SKRZYDŁA I MOTOR

7 GRUDNIA 1952
ROK VII (337) NR 49



Modelarze Ligi Lotniczej — to najmłodsza kadra przyszłych lotników Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.
Foto: T. Bukowski

Cena 60 gr.

MŁODZIEŻ PPŁK. CHROMEMU

Posłem do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wybrany został między innymi ppłk pilot Edward Chromy, który kandydował w okręgu wyborczym nr 56 — Sosnowiec. W związku z tym członkowie sosnowieckich kół Ligi Lotniczej i młodzi modelarze wystosowali do ppłk Chromego szereg specjalnych listów ozdobnych, na których złożono około 3 tysięcy podpisów.

W listach tych młodzież i starsze społeczeństwo wyraża dumę i wielką radość z faktu, że ppłk Chromy — wychowawca młodych kadr lotnictwa Polski Ludowej, bojowy pilot wsławiony w walkach z hitlerowską Luftwaffe, robociarz, który drogą awansu od szeregowca doszedł do wysokiego stopnia oficerskiego, będzie zasiadał w Sejmie i godnie realizował wskazania wielkiego programu Frontu Narodowego.



Posłowie: ppłk lotnictwa Edward Chromy, górnik Szczepan Blaut i komandor ppor. Zdzisław Studziński podczas przerwy w obradach sejmowych. Foto: CAF



Członkowie Ligi Lotniczej z Sosnowca w listach swych przesyłają zapewnienia ppłk Chromemu, że pracą swą przyczyniać się będą do szerokiego popularyzowania lotnictwa wśród społeczeństwa oraz do wykonania zadań Planu 6-letniego i utrwalenia pokoju.

Listy do ppłk Chromego wysłali m. in. członkowie Modelarni nr 349 w Sosnowcu, członkowie koła LL nr 42 przy Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych, Koła LL nr 8 przy WPHS, Koła nr 35 przy Sosnowieckich Odlewniach Staliwa, Koła nr 11 przy Centralnym Zarządzie Przemysłu Cementowego, Koła nr 8 przy Hucie im Cedlera, członkowie Zarządu i pracownicy Oddziału LL — Sosnowiec oraz członkowie Komitetu Budowy Wieży Spadochronowej w Sosnowcu.

Trzy tysiące podpisów i głęboka treść listów, to jeszcze jeden dowód, że członkowie Ligi Lotniczej w pełni rozumieją i doceniają znaczenie wielkiego marszu do socjalizmu, do szczęśliwego jutra Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. S. M.

Na naszym kursie

Jak to już na pewno wszyscy wiecie, w grudniu bieżącego roku a ściślej biorąc w pierwszych tygodniach grudnia, odbędzie się Kongres Narodów w Obronie Pokoju. Będzie to pierwszy tego rodzaju kongres, na który ze wszystkich zakątków kuli ziemskiej zjadą się przedstawiciele narodów, pragnących żyć w zgodzie, przyjaźni i pokoju ze wszystkimi swoimi sąsiadami, pragnących powszechnego spokoju na świecie.

Na kongresie tym za stołami obrad zasiądą już nie tylko przedstawiciele poszczególnych organizacji, stronnictw, nie tylko czynni uczestnicy ruchu obrońców pokoju, ale właśnie przedstawiciele całych narodów — i tych, które swą twórczą pracą budują już u siebie lepsze i szczęśliwsze życie, i tych, które mają dość obłędnego wyścigu zbrojeń, prowadzonego na rozkaz amerykańskich imperialistów przez rządy sługusów USA. Niezależnie od koloru skóry i zawodu, niezależnie od wierzeń, wieku czy jakichkolwiek innych różnic — przedstawiciele narodów pragnących pokoju mocno i zdecydowanie wyrażają swą niezłomną i stanowczą wolę utrzymania, utrwalenia i ostatecznego zwycięstwa sił pokoju nad siłami wojny, zniszczenia i śmierci.

Również i nasz naród aktywnie włączył się do przygotowań przedkongresowych. Jeszcze przed zakończonym w ubiegłym tygodniu II Ogólnopolskim Kongresem Pokoju, ze wszystkich, nawet najbardziej oddalonych zakątków kraju wyruszyły sztafety młodzieżowe, w których na pewno nie jeden z Was brał udział. Sztafety te niosły wieści o tym, że młodzież polska podejmowała liczne i cenne zobowiązania dla uczczenia Kongresu, że ludzie pracy naszego kraju wzmożoną pracą spotkali i uczcili Kongres.

Sztafety młodzieżowe biegły również ze wszystkich zakątków Europy, przemierzały lądy i pasma górskie, przebywały rzeki, mijały tętniące życiem miasta i wszędzie spotkały się z tą samą gorącą, niepokonaną nienawiścią do podżegaczy wojennych, z serdecznym stosunkiem do Kongresu.

• • •

Bezwątpienia najważniejszym wydarzeniem ostatnich dni była pierwsza sesja Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — najwyższego organu rządzącego w naszym kraju, rzeczywistego przedstawiciela ludu pracującego, które wybrane w pamiętnym dla wszystkich nas dniu 26 października — postawiło sobie za zadanie urzeczywistnienie porywających planów Programu Wyborczego Frontu Narodowego. Realizacja tych planów uczyni Polską Rzeczypospolitą Ludową potężnym, silnie uprzemysłowionym państwem ludowo-demokratycznym.

Pierwsza sesja Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, była poważnym wydarzeniem w walce naszego narodu o pokój i bezpieczeństwo naszej Ojczyzny. Zjednoczony we Froncie Narodowym cały naród Polski, my wszyscy, młodzi i starzy, zetempowcy i niezorganizowani, robotnicy i chłopi pracujący, uczniowie i studenci — wszyscy komu drogi jest pokój i szczęście ludzi pracy jednoczą się wokół wielkich zadań, jakie nakreśla nam Front Narodowy, Sejm i towarzysz Bierut.

O wszystkim tym powinniśmy, Koledzy, stale pamiętać w naszej codziennej pracy lotniczej — w aeroklubach, zarządach, a przede wszystkim w kołach Ligi Lotniczej, będących zasadniczym i podstawowym ogniwem masowej pracy lotniczej. Musimy pamiętać, że od sprawnej pracy koła, od tego, czy kierujący nim aktywiści potrafią pracować dostatecznie sprężyście, zależy, czy nasze aerokluby i ośrodki treningowe otrzymają odpowiedni dopływ młodych, śmiałych, dzielnych i bojowych ludzi, którzy z najwyższym zapałem, z nieprzepartą wolą pokonywania trudności będą opanowywać piękną, ale trudną sztukę latania. Ci ludzie, którym nierzadko wypadnie latać w ciężkich, polowych warunkach na opylanie lasów i pól, którzy będą musieli rezygnować często z wolnego czasu i wielu przyjemności, aby móc pogodzić naukę lub pracę z lataniem — ci ludzie odznaczać się muszą wysokim hartem, odwagą, wytrzymałością, a przede wszystkim bezgranicznym umiłowaniem Ojczyzny, gotowością ponoszenia dla Niej wszelkich ofiar.

Dlatego też wielka rola w wykonaniu tych ważnych zadań przypada młodym lotnikom - zetempowcom, dlatego koła Ligi Lotniczej zawsze pracować powinny w ścisłym powiązaniu i w oparciu o miejscową organizację ZMP. Musimy uczyć się od niej bojowości w pracy, pionierskiego zapału, śmiałości i rzutkości.

A przede wszystkim, Koledzy musimy pamiętać stale o tym, że praca nasza i nasze wyszkolenie lotnicze nie jest tylko sprawą każdego z nas, a sprawą społeczną, sprawą całego naszego państwa, budującego pod przewodem towarzysza Bieruta socjalizm.

(wig)

PIERWSI SKOCZKOWIE W STALOWEJ WOLI

Niedawno otwarty Ośrodek Spadochronowy w Stalowej Woli opuszczają już pierwsi skoczkowie. 35 wyszkolonych skoczków, 2 800 skoków w ciągu 24 dni, pobity rekord Polski w ilości skoków w ciągu jednego dnia — oto czym załoga Ośrodka uczciła wybory do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Pisząc załoga, mam na myśli instruktora Janusza Szygendowskiego, który pełni jednocześnie funkcję składacza spadochronów w Okręgu Rzeszowskim, instruktora, konserwatora i strażnika wieży spadochronowej. Wyniki te oczywiście nie byłyby uzyskane bez pomocy samych kandydatów na skoczków i o tych ostatnich pragnę przede wszystkim opowiedzieć.

Entuzjazm i zapał wśród uczestników kursu był ogromny. Pierwszą zaprawę w skokach otrzymaliśmy na dwumetrowej skoczni, której celowość jasno stanęła nam przed oczyma, gdy przeszliśmy do skoków z wieży. Wrażenie przed pierwszym skokiem oraz sam skok na zawsze pozostanie w pamięci każdego z nas. Któżby potrafił opisać natłok myśli cisnących się do głowy w chwili, gdy ze skrzyżowanymi pod taśmami rękoma rzucasz się sztywno w dół. A potem radość, gdy w mniej lub więcej udany sposób zetkniesz się z ziemią i zaraz pędzisz do grupy kolegów, by podzielić się z nimi wrażeniami.

Po kilku jednak skokach emocja maleje. Skok wydaje się prosty i łatwy. Ale wkrótce dochodzą nowe, jeszcze nieznane zadania — sprawdzanie czaszy, otwieranie zapasowego spadochronu i nauki skrętów.

Warunki w czasie skoków były w wielu wypadkach ciężkie. Z podziwem patrzyliśmy na instruktora, który po kilka godzin przebywał na podeście przy zimnym, porywistym wietrze i jego postawa zagrzewała wszystkich do wytężonej pracy.

I tak dzień po dniu systematycznego treningu nadszedł czas zakończenia 1-go kursu spadochronowego w Stalowej Woli.

Ustawieni w dwuszeregu przed budynkiem Ośrodka czekaliśmy chwilę na oficjalne zakończenie kursu. Instruktor, w obecności przedstawiciela Zarządu Miejskiego LL, wśród głębokiej ciszy odczytał wyniki egzaminów — same bardzo dobre! Nie zabrakło również i takich, którzy kurs ukończyli z wyróżnieniem. Są nimi: kol. kol. Maria Czermińska, Zbigniew Flasza, Ireneusz Basiński i Zdzisław Tomaszewski, którzy za dobre postępy w nauce oraz ofiarną pomoc instruktorowi w prowadzeniu zajęć otrzymali nagrody książkowe.

F. Z.



wiatrów

JEST pod Piotrkowem takie wyniesienie, niecałych 280 metrów ponad poziom morza sięgające, które nazywa się Borowa Góra. Przed wojną, a i po wojnie przez jakiś czas jeszcze, teren ten służył jako ślizgowa szkoła szybowcowa, w której adepci sztuki latania uzyskiwali tak zwaną podkategorię „A", rzadziej — „B". W jednym z lotniczych opowiadań nazwano to wyniesienie „Górą czterech wiatrów". W istocie: samotna, jedna wśród równiny, owiewana jest wiatrami ze wszystkich stron, a że sąsiaduje przy tym zarówno z suchymi łachami piaszczystymi jak i z wilgotnymi lasami, więc owiewa ją też najbardziej przez szybowników pożądany wiatr piąty... termiczne prądy wznoszące.

Nie wykorzystywano dawniej tych korzystnych warunków jak trzeba. Latano przeważnie przy starcie z gum, wyłącznie na dynamicznych wznoszeniach zboczowych, a rekord czasowy lotu wynosił tutaj zaledwie 17 minut. Dopiero w ubiegłym roku, na prośby pilotów Piotrkowa, Zarząd Główny Ligi Lotniczej zorganizował w Borowej Górze szybowcowy ośrodek treningowy. Chłopcy i młoda kadra instruktorska przystąpili z zapałem do pracy i dzisiaj mogą pochwalić się wynikami, jakich Borowa Góra dawniej nie znała. W ubiegłym roku były jeszcze pewne trudności, bo i sprzętu na razie trochę brakowało i piloci — przeważnie z drugim dopiero stopniem wyszkolenia — mieli w większości dwuletnią przerwę w lataniu, pomimo tego jednak roczny plan lotów wykonano w 120%. Przez okres miesięcy zimowych uzupełniano starannie teoretyczne przygotowanie treningowców i wiosną roku bieżącego przystąpiono do pracy z nowym zasobem wiedzy lotniczej i z nowym zapałem. Dla uczczenia Święta 1-go Maja kadra instruktorska wraz z pilotami podjęła zobowiązanie wykonania rocznego planu pracy w 128% i zobowiązanie to nie tylko wykonała, ale jeszcze grubo przekroczyła.

Dzisiaj w Borowej Górze lata się wyłącznie ze startu za wyciągarką. Dawny czasowy rekord lotu, wynoszący 17 minut, został wielokrotnie już pobity lotami trwającymi ponad 7 godzin. Piloci początkujący latają przeważnie na „Salamandrach" i właśnie — jak na ten typ szybowca — godne są podkreślenia uzyskane szybkości przelotowe: w docelówce 60 km — 31 km/godz., a po trójkącie 50 km — 23 km/godz. Korzystnie też świadczy o wynikach Borowej Góry, że na ogólną liczbę wykonanych w tym roku przelotów — 55% stanowiły trójkąty, 25% docelówki, a 20% docelówki powrotne i przeloty otwarte. Na początku tegorocznego sezonu był w Borowej Górze zaledwie jeden szybownik, który miał za sobą przelotowy warunek do srebrnej odznaki. W ciągu roku warunki te uzyskało 7 pilotów, a młody treningowiec — Antoni Kosidowski pokusił się nawet o warunek do odznaki złotej, wykonując na „Musze" 320-kilometrowy przelot docelowy do Białegostoku i zdobywając tym samym pierwszy diament dla siebie i dla ośrodka zarazem.

Swe piękne wyniki Borowa Góra zawdzięcza przede wszystkim systematycznej pracy, opartej na regularnym uczęszczaniu pilotów na treningi, w czym dużą pomoc instruktorom przynosi grupa zetempowska. Szczery zapał lotniczy łączy się tutaj z uświadomieniem politycznym, czego nowym dowodem jest podjęte przez instruktorów ośrodka zobowiązanie dla poparcia czynem Programu Wyborczego Frontu Narodowego. Zobowiązanie to przewiduje wybudowanie własnymi siłami garażu samochodowego, a wartość zobowiązania wyraża się sumą 5 400 zł.

Piloci Borowej Góry z niecierpliwością oczekują przyszłorocznego sezonu, żeby swoją pracą podwoić jeszcze wyniki roku bieżącego.

ZDZISŁAW ŻEBERKIEWICZ





Na zdjęciu: z lewej — Maria Czermińska, w środku — instruktor Jan Szygendowski, z prawej — Zbigniew Flasza.

PRACOWNICY LOTNICTWA W WARSZAWIE UROCZYŚCIE OBCHODZILI 10 ROCZNICĘ ROZPOCZĘCIA BITWY STALINGRADZKIEJ

W dniu 19 listopada br., w 10 rocznicę rozpoczęcia przez bohaterskie wojska radzieckie historycznej, zwycięskiej ofensywy pod Stalingradem, odbyły się w Warszawie liczne, uroczyste akademie.

M. in. uroczyście obchodzili 10 rocznicę rozpoczęcia wielkiej ofensywy stalingradzkiej pracownicy Głównego Instytutu Lotnictwa, PLL „Lot" i WSK — Okęcie. W pięknie udekorowanej świetlicy na tle czerwieni widniało kamienne popiersie genialnego stratego — Józefa Stalina.

Do zebranych przemawiał oficer Jerzy Okoń.

„Dumni jesteśmy — powiedział on między innymi — że na czele naszych sił zbrojnych stoi bohater spod Stalingradu, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski".

Zebrani wznosili okrzyki na cześć obrońców miasta — bohatera Stalingradu, na cześć wodza narodu radzieckiego — Józefa Stalina i Wielkiego Budowniczego Polski Ludowej — Bolesława Bieruta, na cześć Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego.

(k)

JAK SZKOLIMY W KIELCACH PILOTÓW SILNIKOWYCH

Dotychczas kandydaci na pilotów silnikowych przechodzili wstępne wyszkolenie w CWL, po ukończeniu którego, jako zaawansowani piloci, mieli możność podwyższania swych kwalifikacji w macierzystych aeroklubach.

W bieżącym roku po raz pierwszy zaczęto organizować podstawowe szkolenie pilotów silnikowych w aeroklubach. Między innymi Kielecki ALL może również poszczycić się pewną ilością wyszkolonych w bieżącym sezonie silnikowców. O przebiegu ich szkolenia chcę kilka słów powiedzieć.

Kandydatów na pilotów silnikowych mieliśmy bardzo dużo, jednak nie wszyscy zdołali urzeczywistnić swe marzenia. Część z nich została odrzucona przez Komisję Lotniczo-Lekarską we Wrocławiu. Z pozostałymi kandydatami przystąpiono do nauki teorii.

Instruktorzy Szymanek i Zelek nie szczędzili trudu. Wszelkimi siłami starali się przekazać słuchaczom maksimum swej wiedzy lotniczej. Niemałą zasługę w wyszkoleniu tej grupy pilotów mają również piloci Kieleckiego ALL, którzy w tym samym czasie przebywali na skoszarowanym obozie doskonalącym w Aeroklubie. Wiele godzin poświęcili piloci Marciniak, Kij, Śpiewak i inni na przygotowanie do egzaminu z teorii swych młodych kolegów.

Wreszcie nadszedł upragniony dzień — egzaminy. Wspólny wysiłek instruktorów, pilotów oraz uczniów nie poszedł na marne. Egzaminy wypadły pomyślnie.

Nastąpiły dni wytężonej pracy na starcie. Wiadomości zdobyte podczas wykładów teoretycznych młodzi piloci stosowali teraz w praktyce. Dużą pomocą w zdobywaniu umiejętności pilotażowych okazały się codzienne odprawy po lotach, na których omawiano popełniane podczas lotów błędy. Dzięki zapałowi do pracy i nauki pilotów oraz grupie ZMP-owskiej, która dbała o zabezpieczenie polityczne na starcie i była wiernym pomocnikiem kadry instruktorskiej w wychowywaniu młodych pilotów, każdy dzień przynosił lepsze wyniki. Ukoronowaniem wytężonej pracy zarówno uczniów jak i instruktorów były pierwsze samodzielne loty nowowyszkolonych pilotów.

Dziś śmiało możemy powiedzieć, że akcja udała się. Zrywamy więc z dotychczasową metodą podstawowego szkolenia pilotów silnikowych w CWL, bowiem doświadczenie bieżącego roku wykazało, iż szkolić pilotów od podstaw można równie dobrze w aeroklubie, co w konsekwencji znacznie zmniejsza koszty szkolenia.

MIECZYSŁAW POLIT
Kielce



Wyciągnięte w równy szereg maszyny klubowe czekają niecierpliwie na rozpoczęcie lotów.

Foto: Koszewski — LL



Skoczek spadochronowy Aleksiej Buszujew, aktywista DOSAAF.

RADZIECKI SKOCZEK SPADOCHRONOWY W SŁUŻBIE GOSPODARKI LEŚNEJ

Aleksiej Buszujew wykonał już około trzystu skoków spadochronowych z samolotu. Większość z nich związana była z akcją gaszenia pożarów leśnych.

... Było to w dalekich lasach uralskich. Spadochroniarze, w liczbie których był Buszujew, od samego rana oczekiwali na powrót samolotu z lotu zwiadowczego.

Samolot przyleciał dopiero koło południa.

— Olbrzymi pożar — krótko powiedział pilot.

Rozłożył przed skoczkami mapę i wskazał w jakim rejonie płonie las i co według niego trzeba przedsięwziąć, aby ugasić pożar. Komendant oddziału postanowił wysłać wszystkie samoloty i wszystkich spadochroniarzy.

Na pokładzie pierwszego startującego samolotu znajdował się Buszujew.

Po upływie dwóch godzin samoloty znalazły się nad miejscem, gdzie powstał pożar. Spadochroniarze określili z powietrza kierunek przesuwania się ognia i wyskoczyli na skraj lasu.

Panował trudny do zniesiania żar. Płomienie przesuwały się coraz bliżej i bliżej. Niewielki oddział spadochroniarzy, pozostający pod rozkazami Buszujewa, pracował bez wytchnienia. W wykopane jamy założono ładunki Rozległ się huk wybuchów. Strażacy spadochronowi łączyli rowami powstałe z wybuchów leje. Pożar został zlokalizowany i płomienie nie mogły się już dalej rozprzestrzeniać.

Buszujew opodając pewnego razu na spadochronie znalazł się w silny wietrze, który niósł go na płonący las. I tylko doskonała umiejętność kierowania spadochronem w powietrzu pozowoliła mu ominąć palącą się krawędź i wylądować na polanie. Grube pnie drzew nie były przeszkodą dla Buszujewa w wylądowaniu na zielonej trawie. Dla Buszujewa i innych spadochroniarzy gospodarki leśnej lądowanie na niewielkich polanach, na błotach i wzgórzach pokrytych krzakami lub trzciną jest sprawą zwykłą.

Buszujew jest aktywnym członkiem DOSAAF. Można go często spotkać wśród młodzieży, dla której prowadzi pogadanki o roli i znaczeniu sportu spadochronowego, o zastosowaniu spadochronu w gospodarce narodowej.

Buszujew bardzo chętnie dzieli się z młodzieżą swym doświadczeniem i przekazuje jej posiadane wiadomości. Wyszkolił on znaczną ilość skoczków — sportowców DOSAAF, z których wielu pełni już funkcję instruktorów.

(f.r.)

Jeden z czołowych modelarzy radzieckich, członek kadry narodowej ZSRR Aleksy Alochincew.
Foto: Koszewski — LL



MODELARZE ZSRR USTANAWIAJĄ REKORDY MIĘDZYNARODOWE

W Związku Radzieckim zatwierdzono ostatnio nowe wszechzwiązkowe rekordy modelarskie. Poniżej podajemy okoliczności uzyskania rekordów przez naszych radzieckich towarzyszy.

Wspaniały wynik I. Kułakowskiego

Model z napędem silnikowym, skonstruowany przez I. Kułakowskiego (Odessa), wykonał **lot w czasie 6 godz. 01 min.** Jest to wynik lepszy nie tylko od dotychczasowego rekordu wszechzwiązkowego lecz i od absolutnego rekordu światowego, znajdującego się od roku 1951 w posiadaniu modelarza radzieckiego W. Pietuchowa.

Wieliczkowski bije rekordy międzynarodowe

Model kierowany przy pomocy radia, skonstruowany przez P. Wieliczkowskiego (Ałma-Ata), **utrzymywał się w powietrzu w czasie 1 godz. 02 min.** W locie tym model **uzyskał wysokość 1 050 metrów.** Obydwa wyniki przewyższają dotychczasowe rekordy wszechzwiązkowe i międzynarodowe.

W jednym z następnych lotów model Wieliczkowskiego **przeleciał w linii prostej odległość 23,2 km.** Jest to również nowy rekord międzynarodowy dla modeli tej klasy. Wiadomością tą prostujemy mylnie wydrukowaną w n-rze 45 SiM-u (str. 784) notatkę o rekordzie Wieliczkowskiego: model jego nie ustanowił rekordu szybkości 23,2 km/godz, jak mylnie podano, lecz rekord odległości lotu.

Rekordowe „latające skrzydło" Kumanina

Kadłubowy model wodnopłata typu „latające skrzydło" z napędem gumowym, skonstruowany przez modelarza moskiewskiego W. Kumanina, **osiągnął w locie prostym szybkość 69,228 km/godz.** Drugi model Kumanina — lądowy typu „latające skrzydło" z napędem gumowym, **uzyskał w locie prostym szybkość 56,25 km/godz.**

Wyniki te przewyższają dotychczasowe rekordy wszechzwiązkowe i międzynarodowe.

Baturłow bije rekord Wasilczenki

Model kadłubowy wodnopłata z napędem silnikowym, zbudowany przez N. Baturłowa, **wykonał lot w czasie 4 godz. 18 min.,** bijąc dotychczasowy rekord wszechzwiązkowy i międzynarodowy Michała Wasilczenki.

Rekord Lubuszkina pobity

Modelarz z Pińska E. Borysewicz ustanowił swym modelem o napędzie silnikowym nowy wspaniały rekord odległości lotu w linii prostej — 378,7 km. Wynik ten przewyższa dotychczasowy absolutny rekord wszechzwiązkowy i międzynarodowy, ustanowiony przez modelarza radzieckiego Lubuszkina.

*

Dokumentacja wszystkich powyższych rekordów przesłana została do FAI w celu zatwierdzenia ich jako nowe rekordy międzynarodowe wzgl. absolutne światowe.

Osiągnięcia modelarzy radzieckich, ich ilość i wysoka wartość, świadczą o niebywałym rozwoju radzieckiego modelarstwa lotniczego, otoczonego troskliwą opieką ze strony państwa. Usilna praca modelarzy ZSRR, przynosząca tak wspaniałe rezultaty, może posłużyć naszym modelarzom za najlepszej miary wzór. Tak się powinno budować modele, takie winny być wyniki! Więcej pracy i więcej życia w naszym małym lotnictwie!

(z)

NOWE WYDAWNICTWA LIGI LOTNICZEJ

Już wkrótce ukażą się następujące wydawnictwa Ligi Lotniczej:

ABC SAMOLOTU — A. Samka (str. 16, cena 4,00 zł). Barwna popularna broszura, zapoznająca miłośników lotnictwa z konstrukcją i poszczególnymi elementami płatowca.

POZNAJEMY TAJEMNICĘ LOTU — St. Tomaszewskiego (str. 90, ilustr. 65). Książka tłumacząca w przystępny sposób zjawiska aerodynamiki — zasady lotu szybowca i samolotu.

HIGIENA DLA SZYBOWNIKÓW — St. Bobera (str. 100, ilustr. 17). Książka dająca pilotom szybowcowym minimum podstawowych wiadomości z zakresu medycyny lotniczej. (k)

WZLOT PIERWSZEGO W ŚWIECIE BALONU-SONDY

DATĘ 6 lutego 1806 roku uważają niektórzy za właściwą dla pierwszego w świecie wzlotu balonu-sondy jaki wykonano w Rosji w celu badania kierunku prądów powietrznych w wyższych warstwach atmosfery. Rzeczywiście w dniu tym uczestnicy rosyjskiej ekspedycji dookoła świata J. Kruzeszterna wypuszczali w porcie Nagasaki (Japonia), niewielkie aerostaty wypełnione ogrzanym powietrzem, badając kierunek prądów powietrznych.

Jednak pierwszy w świecie balon-sonda został wypuszczony znacznie wcześniej, bo 30 czerwca 1804 roku w Petersburgu i nie był on wypełniony ogrzanym powietrzem lecz wodorem. Świadectwem tego jest „Raport do Rosyjskiej Akademii Nauk akademika Zacharowa o wynikach podróży powietrznej 30 czerwca 1804 roku".

Jak wynika z raportu, balon przeznaczony do pierwszego w świecie wzlotu dla celów naukowych „wypełniony był wytworzonym z wody gazem w ogrodzie pierwszego korpusu kadetów", znajdującego się na Wasilewskiej wyspie w Petersburgu. Zacharow pisze, że przed lotem „panował wiatr północno-wschodni korzystny dla nas i ażeby dokładniej określić jego kierunek wypuściliśmy przed naszym wzlotem o godzinie 7 wieczorem niewielki balon. Początkowo leciał on w kierunku północno-wschodnim ku kontynentowi, lecz gdy podniósł się wyżej zdawało się, że zmienił swój kierunek i zawrócił w prawo nad morze".

Wypuszczanie balonów-sond wchodziło do programu doświadczeń, opracowanych jeszcze w początkach 1804 roku przez akademika T. Łowica na polecenie Akademii Nauk.

Zarówno raport akademika J. Zacharowa jak i pozostałe materiały dotyczące tego lotu były opublikowane w zbiorze A. A. Rodnych „Historia aeronautyki i latania w Rosji", tom pierwszy — „latanie i aeronautyka w dawnych czasach".

A zatem jako właściwą datę zastosowania po raz pierwszy w świecie wodorowego balonu-sondy dla określenia kierunku prądów powietrznych w górnych warstwach atmosfery należy uważać 30 czerwca 1804 roku, miejsce jego wzlotu — Petersburg, a bezpośrednim wykonawcą doświadczenia — rosyjskiego akademika Jakuba Zacharowa.

(f)

BUŁGARSCY SPADOCHRONIARZE SKACZĄ DO WODY

Z okazji rocznicy wyzwolenia Bułgarii z faszystowskiego ucisku przez Armię Radziecką, Zarząd Główny Bułgarskiej Społecznej Organizacji Współpracy z Armią — DOSO, urządził w mieście Stalin zawody spadochronowe w skokach do wody.

Była to pierwsza tego rodzaju impreza w Bułgarii. Młodzi spadochroniarze ludowej Bułgarii, ucząc się na wzorach swych radzieckich towarzyszy z DOSAAF, wykazali wysoki poziom wyszkolenia, demonstrując tłumom widzów skoki do wody — pojedyńcze i grupowe. (z)



O SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

mgr **WŁADYSŁAW PARCZEWSKI**

Żywa dyskusja, wywołana wywiadem SiM-u z kol. instr. Tadeuszem Górą, pokazała, jak aktualny temat został poruszony. Uważnie wgłębiłem się we wszystkie wypowiedzi i chciałbym, choć w nieco spóźnionym terminie, wtrącić również „trzy grosze" na tematy zarówno bezpośrednio jak i pośrednio związane z organizacją zawodów i osiągów szybowcowych.

O szybowcowe mistrzostwa Polski. Nie potrzeba nikogo przekonywać o tym, jak dodatnio wpływa na podniesienie poziomu czołówki wyczynowej współzawodniczenie z przodującymi zawodnikami krajów zaprzyjaźnionych. Dlatego dziwi mnie wprost, dlaczego w dyskusji nie kładło się nacisku na konieczność zorganizowania w roku 1953 międzynarodowych szybowcowych mistrzostw Polski. Zagadnienie to jest tym bardziej aktualne, że mamy z czym wystąpić na forum międzynarodowym oraz co ważniejsze dlatego, że tego rodzaju zawody szybowcowe byłyby wspaniałym pokazem osiągnięć szybowników krajów pokoju, byłyby żywym dokumentem przewagi osiągnięć lotnictwa sportowego krajów socjalizmu nad elitarnym lotnictwem sportowym krajów kapitalistycznych. Wydaje mi się, że należy usilnie dążyć do zorganizowania przynajmniej trójmeczu szybowcowego w jubileuszowym niejako roku 1953.

Nasuwa mi się tu jeszcze uwaga o niewłaściwej — aczkolwiek tradycyjnie przyjętej — nazwie dorocznych zawodów szybowcowych. Powinny się one stać **oficjalnymi szybowcowymi mistrzostwami Polski,** podczas których wyłaniani będą oficjalni szybowcowi mistrzowie Polski w tych konkurencjach, którym Komisja Sportowa ARP przyzna prawo do tytułu mistrzowskiego oraz wyłoniony będzie absolutny szybowcowy mistrz Polski.

Do spotkania więc w roku 1953 na międzynarodowych lub krajowych szybowcowych mistrzostwach Polski!

Szybowcowy lot okrężny. Obserwując rozwój szybownictwa widać wyraźnie, że stopniowo zbliża się ono do możliwości jakimi rozporządza lotnictwo silnikowe. Wszak nie tak dawno szybownicy latali prawie jedynie tam gdzie ich zaniósł wiatr i sprzyjające prądy pionowe (przeloty otwarte). Następnie zaczęto z góry projektować miejsce lądowania (przeloty docelowe) oraz powracać do ośrodka macierzystego (przeloty docelowo-powrotne). Wreszcie w ostatnich latach podjęto próby wykonywania przelotów raidowych, jednak dotychczas ten rodzaj wyczynu szybowcowego jest podejmowany jedynie w sporadycznych wypadkach. Zawody są, naszym zdaniem, odzwierciedleniem wyczynów dokonywanych podczas sezonu lotnego. W czasie, gdy szybownicy wykonywali w ośrodkach wyczynowych jedynie loty przy zboczu, wówczas i zawody ograniczały się, rzecz oczywista, do konkurencji rozgrywanych przy zboczu. Kiedy szybownictwo z terenów górskich wkroczyło zwycięsko na teren płaski, również i zawody rozpoczęto organizować z dala od gór. Zatem przejście z zawodów obecnego typu na szybowcowe zawody raidowe jest przedsięwzięciem śmiałym, ze względu na brak upowszechnienia indywidualnych raidowych przelotów szybowcowych i trudności organizacyjne.

Wydaje się, że w obecnym stadium rozwojowym szybownictwa i obsługi technicznej można by raczej zaryzykować przeprowadzenie zawodów mieszanych raidowo-miejscowych, mówiąc innymi słowy, wprowadzić przelot raidowy (początkowo raczej stosunkowo krótki) jako jedną z konkurencji. Można by na przykład przeprowadzić raid na trasie Szczecin — Lębork — Kobylnica (czy też Leszno), a następnie rozgrywać pozostałe konkurencje według dotychczas ustalonego planu.

Zorganizowanie całkowicie lub częściowo zawodów o charakterze raidowym jest zagadnieniem trudnym do zrealizowania, nie widzę jednak powodu, aby przynajmniej teoretycznie rozpatrzeć możliwość ich odbycia. Szybownictwo polskie stać będzie na realizowanie nowych idei, na których wzorowałyby się potem inne kraje. Nie musimy czekać, aż kto inny opracuje formy zawodów, różne od dotychczasowych. Zresztą fakt dyskutowania, a nawet zorganizowania szybowcowych zawodów raidowych nie musi oznaczać bynajmniej zmierzchu dotychczasowych form współzawodniczenia. Mogą i powinny się one zmieścić obok siebie. Niektórzy z dotychczasowych dyskutantów zajmowali krańcowe stanowiska oceniając zbyt optymistycznie lub pesymistycznie możliwości związane z tego rodzaju imprezą. Wydaje mi się, że prawda znajduje się jak zwykle po środku.

Zastanówmy się więc, jakie warunki muszą być spełnione, aby mogły się odbyć szybowcowe zawody raidowe zaproponowane przez Tadeusza Górę. Zamierzając je organizować, należy przede wszystkim szczegółowo przemyśleć je od strony możliwości organizacyjnych, technicznych oraz pogodowych. Zauważmy przede wszystkim, że jest rzeczą zupełnie nierealną liczyć na to, że obsługa meteorologiczna może przewidzieć pogodę na okres zawodów. Nie zapominajmy, że prognoza dla celów szybowcowych wymaga o wiele subtelniejszego opracowania aniżeli np. prognoza pogody nadawana przez Polskie Radio itp., aby bowiem była naprawdę wartościowa muszą być przewidziane nawet takie szczegóły jak położenie lokalnych kilkudziesięciokilometrowych ławic chmur itp. Biorąc to pod uwagę, musimy projektować lot raidowy w oparciu o realne możliwości służby meteorologicznej i organizacyjno-techniczne. Wydaje się, że należy:

— Wybrać trasę dostosowaną do przeważających kierunków wiatrów;

— zawodników, którzy nie ukończą danego odcinka raidu, ściągać na holu do najbliższego punktu etapowego z tym jednak zastrzeżeniem, że dalsze konkurencje rozgrywane byłyby normalnie nawet w wypadku nieściągnięcia wszystkich zawodników na czas. Działoby się to jednak tylko w wyjątkowych przypadkach, gdyż ściągałoby się tylko „maruderów", a nie wszystkich zawodników i to pod wiatr, jak to się działo podczas dotychczasowych zawodów;

— rozgrywać po drodze przy sprzyjających warunkach dodatkowe konkurencje (lot po trasie trójkątnej, wysokość);

— dostarczyć kierownictwu zawodów dostateczną ilość samochodów, tak aby np. obsługę meteorologiczną zainstalować całkowicie w jednym z aut, ażeby mogła być czynna bez przerwy (polowa antena, odbiór radiowy na akumulatory itp.);

— łóżka, pościel, a częściowo i namioty przewozić w wozach ekip technicznych;

— celem uniknięcia poważniejszych trudności wyżywieniowych zaopatrzyć się w odpowiednie ilości konserw;

— dobrać obsługę techniczną o niezwykle ofiarnym podejściu do zagadnienia (pomocników pilotów, mechaników, meteorologów itp.), gdyż na niej powinien spocząć ciężar ciągłego instalowania się w coraz to innej miejscowości;

— liczyć się z olbrzymim wysiłkiem i sprawnością organizacyjną i dlatego konieczne jest przeprowadzenie uprzednio szerokiej dyskusji, ale już nie tylko prasowej, lecz i w węższym gronie specjalistów, w oparciu o którą zostałyby ustalone szczegóły techniczne krajowych czy też międzynarodowych szybowcowych zawodów raidowych czy też raidowo-miejscowych;

— liczyć się, że w nagrodę za ten trud osiągniemy dalsze podniesienie poziomu czołówki szybowcowej oraz bardzo poważny sukces propagandowy w skali międzynarodowej.

(c. d. n.)

mgr Parczewski przy pracy.
Foto: Koszewski — LL(2)



Nr 8

SKRZYDŁA SiM Motor

MAŁEGO LOTNICTWA

JAK już donosiliśmy, w Warszawie w dniu 9 listopada br. odbyło się drugie posiedzenie Centralnej Rady Modelarstwa Lotniczego. A oto sprawy, nad którymi dyskutowano:

Celem podniesienia poziomu wyszkolenia postanowiono powołać Terenowe Rady przy Sekcjach Modelarskich Zarządów Okręgów LL. Rady te pracować będą według wskazań Centralnej Rady i odnośnych instrukcji opracowywanych przez członków CRML w Warszawie.

Duże znaczenie miała uchwała, ustalająca termin XVIII Ogólnokrajowych. W związku z zawodami przeanalizowano szczegółowo projekt regulaminu zawodów i po pewnych poprawkach zatwierdzono go.

Następnie zatwierdzono regulamin ogólnokrajowych zawodów modeli na uwięzi i redukcyjno-latających, przewidując Okręg Szczeciński jako organizatora.

Okręg Wrocławski otrzymał możliwość urządzenia w przyszłym roku ogólnokrajowych zawodów mikromodeli, dla których zatwierdzono specjalny regulamin.

Następnie — zatwierdzono projekt regulaminu I ogólnopolskich zawodów modeli klasy mistrzowskiej (gumówki i szybowce typu „Harnaś").

W wyniku dyskusji zobowiązano wszystkich członków CRML do terminowej i systematycznej współpracy z SiM-em oraz postanowiono wydać podręcznik dla instruktorów, jako pracę zespołową.

Z innych spraw, które były omawiane, warto jeszcze nadmienić o utworzeniu sekcji modelarstwa redukcyjnego przy CRML oraz o podjęciu prac związanych z wydawaniem planów modeli latających potrzebnych do szkolenia.

Sądzić należy, że wszystkie postanowienia, uchwały i zobowiązania zostaną przez członków Rady przy poparciu ZGLL, jak najszybciej zrealizowane.

(L)

W następnym numerze naszego pisma rozpoczynamy cykl artykułów o projektowaniu modeli na uwięzi. Poniżej — model latający na uwięzi samolotu P-11, konstrukcji Wiesława Schiera, autora cyklu



MODELE REDUKCYJNE Z KARTONU (5)

PRZYSTĘPUJEMY obecnie do wykonania płatów. Ze względu na charakterystyczny kształt płatów samolotu „Żak-1", zarówno prawe jak i lewe skrzydło dzielimy na dwie części. W ten sposób podzielone płaty będzie nam łatwiej wykonać. Przez kadłub przesuwamy kawałek kartonu, który połączy oba sklejone już płaty z kadłubem (rys. 1). Wystającą część A wklejamy w otwór B, a wystającą część dźwigara C w drugiej części płata wklejamy w otwór D.

W ten sposób będziemy łączyć całą konstrukcję płatów z kadłubem. Z kolei musimy zastanowić się nad oklejeniem konstrukcji płatów. Pokrycie wewnętrznej części płata uzyskujemy w podobny sposób jak opaski do poszczególnych segmentów kadłuba. Formę zaczynamy owijać od krawędzi spływu płata (rys. 2). Żebra wykonujemy nieco krótsze, aby potem łatwo można było skleić pokrycie (rys. 3). W podobny sposób robimy drugą część płata, obcinając końce według schematu (rys. 3). Miejsca zakreskowane na rysunku, to miejsca sklejeń dwóch końców opaski, małe prostokąty i kątowniki — to łapki, za pomocą których przyklejamy pokrycie płatów do użebrowania, podobnie jak wręgi kadłuba do opasek. Mając gotowe części pokrycia płatów, możemy przystąpić do wklejania użebrowania i połączenia płatów z kadłubem. W miejscu połączenia płata z kadłubem przyklejamy część która powoduje gładkie przejście płata w kadłub uzupełniając połączenie. Na rysunku 4 widać dwie części pokrycia prawego płata i wyżej wymieniona część.

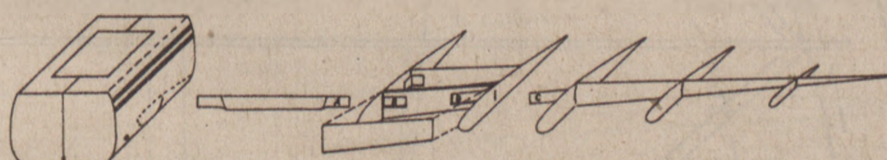
Jeśli chodzi o podwozie, to przy nowoczesnych samolotach nie napotkamy poważniejszych trudności bo samoloty te mają przeważnie podwozie — chowane. Podwozia chowanego nie wykonujemy, a jeśli po schowaniu wystają jakieś części, np. część koła), wykonujemy tylko te części. Podwozie „Żaka" wykonujemy z papierowych rurek. Rurki wpuszczamy w kadłub przez przewidziane przed tym otwory i przyklejamy łapkami (rys. 5). Kółka robimy z kilku ze sobą sklejonych krążków .Na rysunku 6a pokazany jest przekrój kółka i kształt rurki przed sklejeniem. Na rysunku 6b pokazany jest sposób połączenia trzech rurek wraz z kółkiem. Kabinki nie sprawiają trudności, gdyż linie kabinek pokrywają się na ogół z liniami kadłuba (rys. 7).

Przy składaniu modelu musimy pamiętać o kolejności klejenia poszczególnych części. Nie możemy na przykład przy modelu „Żaka" przykleić wpierw kabinki do kadłuba jeśli nie mamy gotowego podwozia. W tym też właśnie celu w czwartej opasce kadłuba robimy otwór, aby móc swobodnie przykleić podwozie za pomocą łapek (rys. 5).

Na klejenie modeli kartonowych najlepiej nadaje się 180 gramowy karton. Niektóre części, jak na przykład wręgi, żebra, krążki z których składają się kółka, dźwigary i tym podobne części wykonujemy z kartonu 0,5 do 0,75 mm grubości.

Na sklejeniu modelu i ewentualnie pomalowaniu kończy się właściwie cała praca.

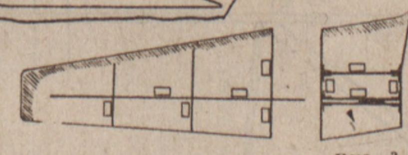
ANDRZEJ SŁOCIŃSKI



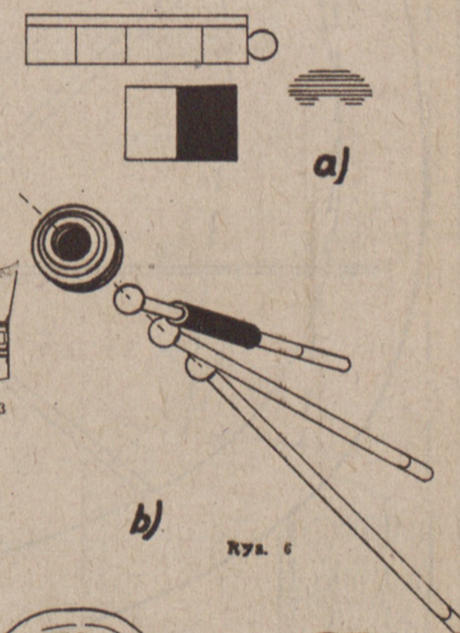
Rrys. 1



Rys. 2



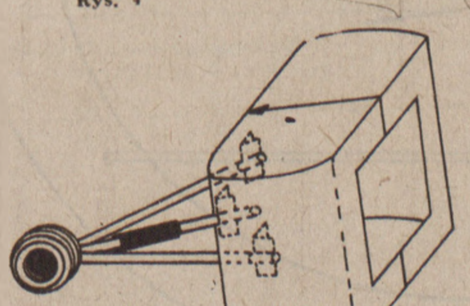
Rys. 3



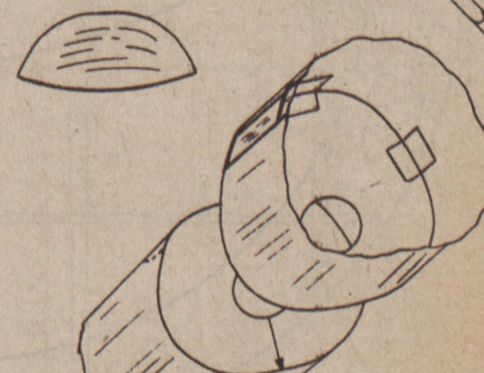
Rys. 6



Rys. 4



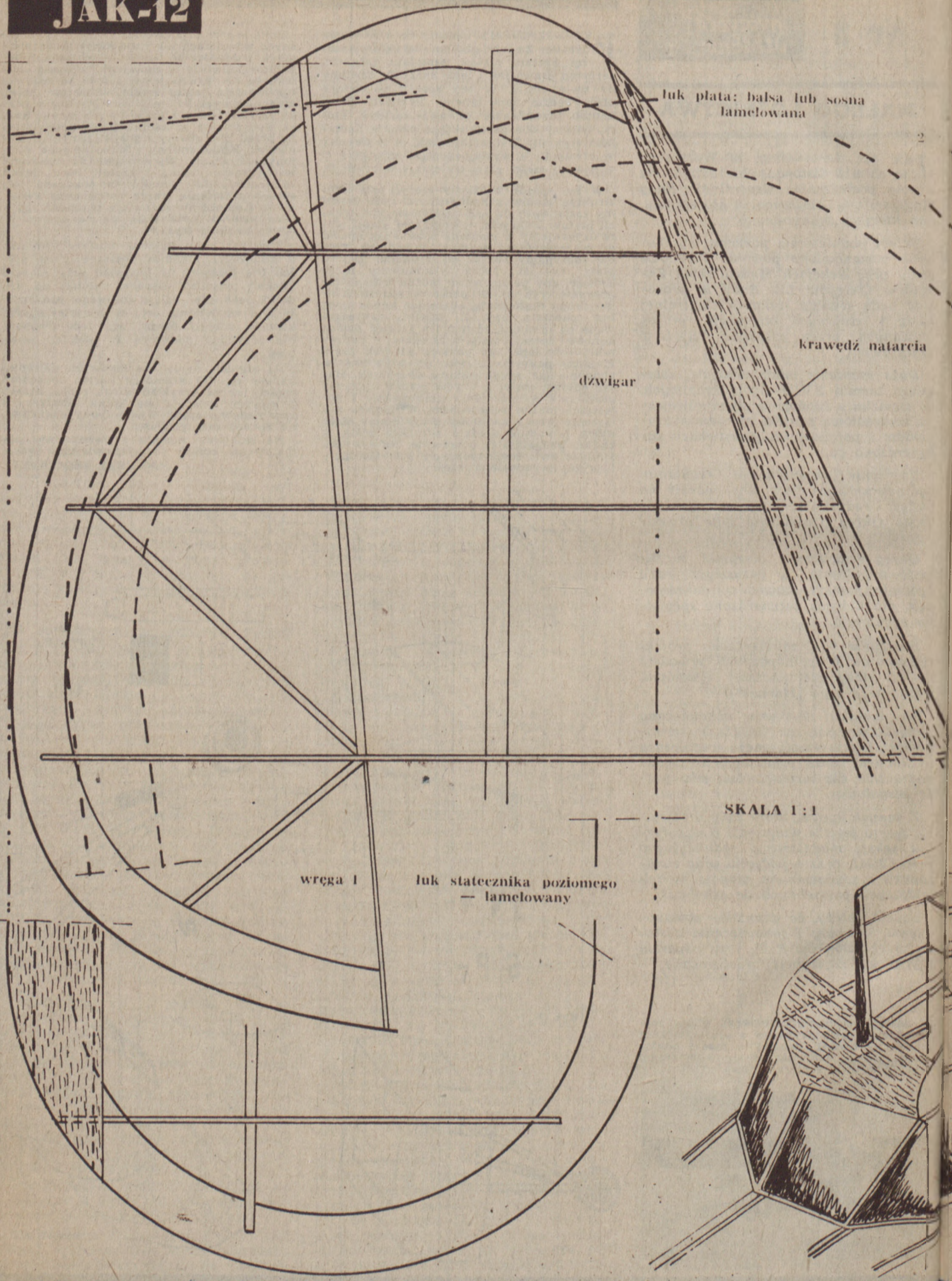
Rys. 5



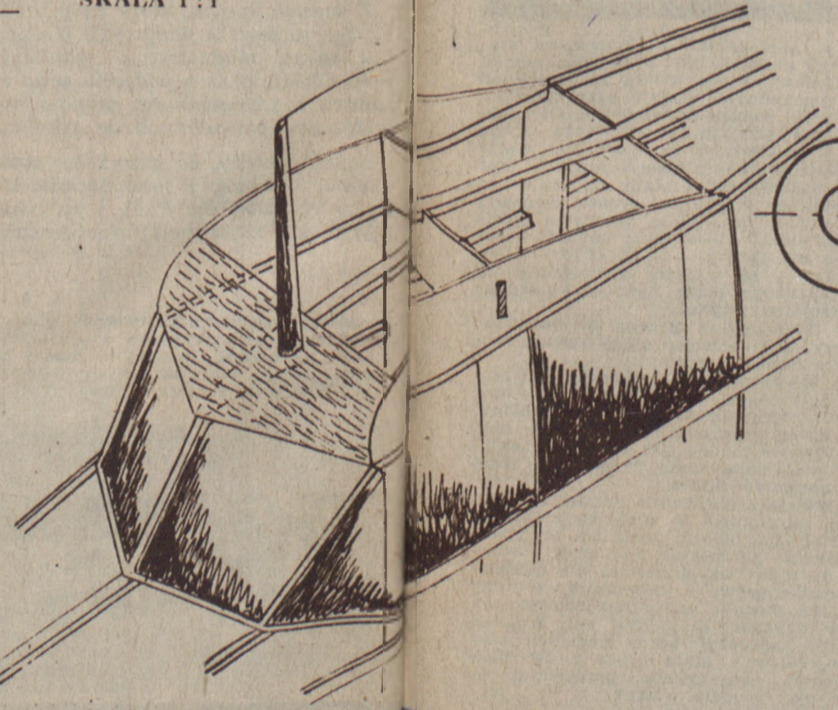
Rys. 7

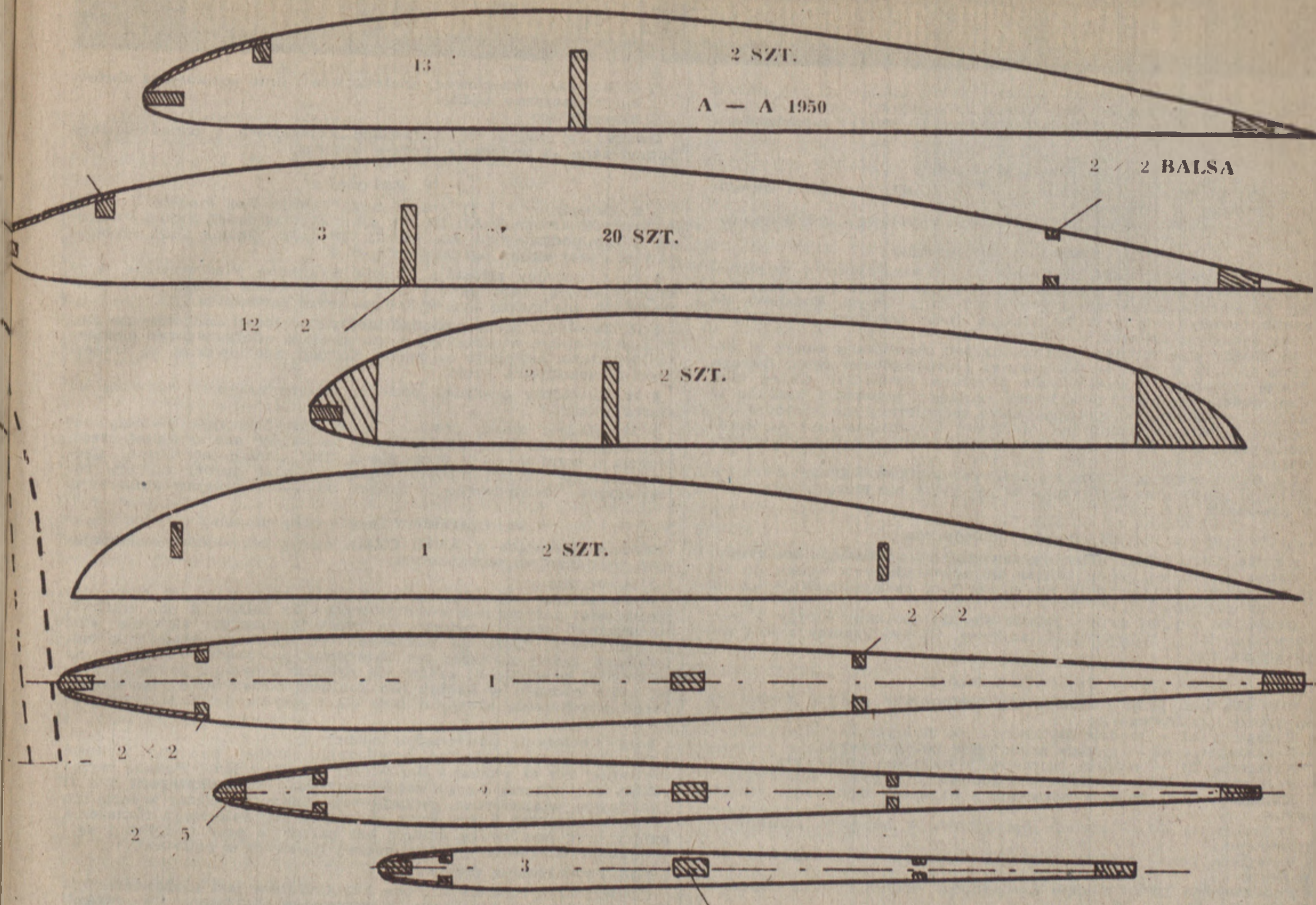
MODEL redukcyjno-latający

JAK-12



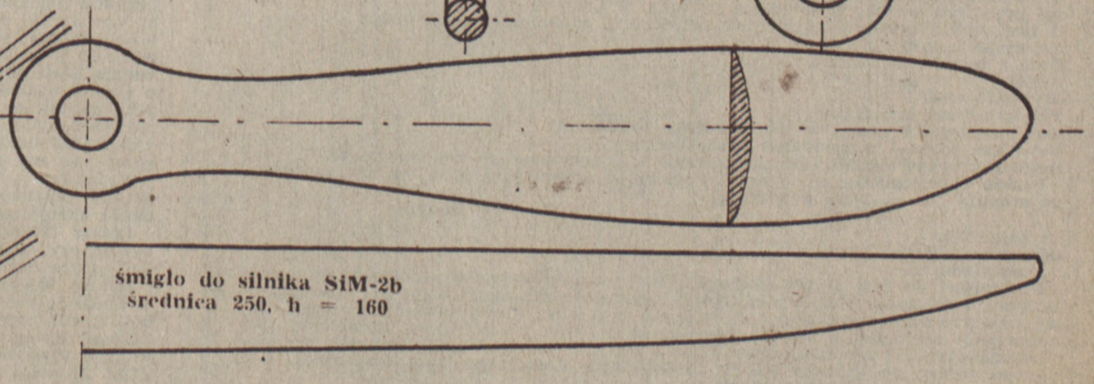
SKALA 1:1





SKALA 1:1





REGULAMIN XVIII OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

§ 1. Liga Lotnicza urządza zawody modeli latających pod nazwą „XVIII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających" (termin i miejsce zawodów podane zostaną w kalendarzyku imprez modelarskich na rok 1953).

I. Organizacja zawodów

§ 2. ZG LL powierza organizację XVIII OZML Zarządowi Okręgu Ligi Lotniczej w Poznaniu.

§ 3. XVIII OZML obejmuje konkurencje zespołową i indywidualną.

II. Zgłaszanie zawodników

§ 4. W zawodach mogą brać udział modelarze tylko w wypadku wyeliminowania się na Okręgowych Eliminacyjnych Zawodach Modeli Latających zorganizowanych przez dany Okręg. Podstawą do wyeliminowania się jest największa ilość punktów uzyskanych przez danego zawodnika.

§ 5. Każdy wyeliminowany zawodnik jest obowiązany złożyć w terminie do dnia 30 czerwca 1953 roku za pośrednictwem swego Okręgu „Kartę zgłoszenia", której wzór powinien dostarczyć Okręg oraz plan modelu w skali 1:5 w trzech rzutach i przekroju kadłuba w skali 1:1 wykonane w tuszu na kalce technicznej lub kartonie.

Karta zgłoszenia winna być starannie wypełniona oraz poświadczona przez kierownika modelarni i kierownika sekcji modelarskiej ZOLL-u.

§ 6. Skład ekipy ogranicza się do: 3 zawodników I grupy, 3 zawodników II grupy oraz kierownika ekipy, który nie może brać udziału w zawodach.

III. Podział zawodników

§ 7. Na XVIII OZML dzieli się zawodników na następujące grupy:

Grupa I. Do tej grupy zalicza się zawodników w wieku do lat 18, to znaczy, że zawodnik nie może mieć skończonych 18 lat do dnia 30 września 1953 r.

Grupa II. Do tej grupy zalicza się zawodników, którzy 1 października 1953 r. ukończyli 18 lat życia. Górnej granicy wieku nie ogranicza się.

IV. Podział modeli

§ 8. Dla obu grup rozróżnia się następujący podział modeli na kategorie i podkategorie:

Kategoria A1 — modele szybowców normalnych
Podkategoria A2 — modele szybowców bezogonowych
Kategoria B1 — modele normalne z napędem gumowym
Podkategoria B2 — molede bezogonowe z napędem gumowym
Kategoria C1 — modele normalne z napędem silnikowym (tłokowym)
Podkategoria C2 — modele bezogonowe z napędem silnikowym (tłokowym)
Kategoria D1 — modele normalne wodnopłatów z napędem gumowym
Podkategoria D2 — modele bezogonowe wodnopłatów z napędem gumowym
Kategoria E1 — modele normalne wodnopłatów z napędem silnikowym (tłokowym)
Podkategoria E2 — modele bezogonowe wodnopłatów z napędem silnikowym (tłokowym)
Kategoria F — modele specjalne
a) sterowane na odległość
b) sterowane automatycznie (modele akrobacyjne, pociągi powietrzne itp)
c) Wodnopłaty (śmigłowce, wiatrakowce i inne posiadające obrotowe płaszczyzny nośne)
d) skrzydłowce

Uwaga: Do startu we wszystkich kategoriach i podkategoriach dopuszczane są wyłącznie modele latające.

V. Zawodnicy

§ 9. Zawodnicy I i II grupy mogą zgłosić dwa modele dowolne wybranych kategorii A1, B1, C1, D1 i E1 oraz jeden model kategorii F lub podkategorii A2, B2, C2, D2 i E2. Ogólną ilość szybowców w danej ekipie ogranicza się do 5.

§ 10. Zawodnicy zgłaszają modele wykonane własnoręcznie, przy czym niektóre części jak: silnik, haczyk, kółka zębate, koła podwozia itp. nie muszą być wykonane przez zawodnika.

§ 11. Zawodnik może posiadać identyczne części zamienne do modeli w ilości nie większej niż 1 szt. każdego odejmowanego elementu. Wymiana następuje za zgodą Komisji Sędziowskiej po stwierdzeniu uszkodzenia części.

§ 12. Zawodnik powinien posiadać własne przybory używane do startu modelu.

§ 13. Modele muszą posiadać znaki klasyfikacyjne, numery rejestracyjne oraz białą powierzchnię na każdej odejmowanej części modelu o wymiarze 3 × 3 cm dla użytku komisji technicznej. Części zamienne danego modelu winny posiadać oprócz numeru rejestracyjne, identycznego z danym modelem, kolejną numerację.

VI. Charakterystyczne dane modeli

Modele startujące w XVIII OZML muszą odpowiadać następującym wymaganiom technicznym:

§ 14. **Wymiary**

Powierzchnia całkowita może wynosić najwyżej 150 dcm² (sto pięćdziesiąt decymetrów kwadratowych). Za całkowitą powierzchnię rozumiemy łączną powierzchnię rzutu poziomego, skrzydła albo skrzydeł oraz opierzenie poziomego lub ukośnego (statecznik motylkowy). Jeżeli skrzydło lub usterzenie przechodzi w kadłub, do całkowitej powierzchni zaliczy się również centralną partię skrzydła, które przeszło w kadłub lub kadłuby, odtwarzając jego kształt przez przedłużenie krawędzi natarcia i spływu do płaszczyzny symetrii.

§ 15. **Obciążenie powierzchni nośnej**

Obciążenie na jednostkę powierzchni nośnej powinno wynosić nie mniej niż 12 g/dcm² i nie więcej jak 50 g/dcm². Podane wyżej reguły nie odnoszą się do modeli kategorii F, podkategorii C i D (śmigłowce, wiatrakowce, skrzydłowce). Całkowity ciężar w locie nie może przekraczać 5 kg. Przy obliczaniu najmniejszego obciążenia należy brać pod uwagę modele bez paliwa, a przy obliczaniu największego obciążenia — model gotowy do startu (z paliwem).

§ 16. **Powierzchnia czołowa**

Powierzchnia czołowa kadłuba lub kadłubów jest to powierzchnia (P) największego przekroju poprzecznego (wyrażonej w funkcji powierzchni nośnej, całkowitej (S). Należy ją utrzymać przynajmniej w wielkości określonej poniżej:

Modele szybowców $P = \frac{S}{100}$
Modele z napędem $P = \frac{S}{80}$

Postanowienie to nie odnosi się do modeli, śmigłowców, wiatrakowców, skrzydłowców i latających skrzydeł.

(cdn)

Uwaga instruktorzy!

W CELU uregulowania spraw związanych z należytym realizowaniem szkolenia modelarskiego, w celu podniesienia poziomu pracy i kwalifikacji kadry instruktorskiej oraz zachęcenia jej do intensywnej pracy, Zarząd Główny Ligi Lotniczej wprowadził podział instruktorów na stopnie (I, II i III).

W związku z tym wszyscy zainteresowani ubiegający się o przyznanie odpowiedniego stopnia instruktora winni złożyć w swoich ZO LL wnioski wg niżej podanego wzoru, w terminie do dnia 31 grudnia 1952 r.

O przyznanie tytułu i uprawnień instruktora modelarstwa lotniczego
Nazwisko i imię
Data i miejsce urodzenia
Adres
Wykształcenie
Przynależność organizacyjna
Rok rozpoczęcia pracy w modelarstwie lotniczym
Uzyskane stopnie w szkoleniu modelarskim
Dokładny adres, nazwa i Nr modelarni, w której pracuje wnioskodawca
Proszę o przyznanie mi tytułu i uprawnień Instruktora Modelarstwa Lotniczego stopnia .... na podstawie

Podpis

Załączniki
odpisy świadectw
i zaświadczeń.

Podziałowi według stopni podlegają instruktorzy czynnie pracujący w modelarniach lotniczych. Wszyscy ci, którzy czasowo nie pracują czynnie, muszą zgłosić umotywowanie powodów, dla których pracy tej kontynuować nie mogą. Jednocześnie zawiadamia się, że ukończenie kursów kierowników modelarni jest równoznaczne z I stopniem instruktora. Wszyscy ci złożą tylko wniosek wg podanego wzoru, do którego Sekcje Modelarstwa Lotniczego Okręgów załączą odpisy protokółów egzaminacyjnych.

Wszyscy uczestnicy Centralnego Kursu w Krakowie przeprowadzonego w roku 1952, którzy ukończyli go w I stopniu instruktora, otrzymają świadectwa wg terminu zarządzenia, z tym, że złożą tylko dokument na podanym wzorze.

Uczestników, którzy ukończyli kurs w II stopniu instruktora obowiązuje roczna praktyka i praca kwalifikacyjna (szczegóły zostaną podane w specjalnej instrukcji).

Wszyscy ci, którzy składali już swoje dokumenty w Samodzielnej Sekcji Modelarstwa Lotniczego ZG LL, nie potrzebują składać ich dodatkowo.

W terminie do dnia 15 lutego 1953 roku wszyscy otrzymają świadectwa instruktora modelarstwa lotniczego według nowych wzorów.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

MODELARZOM W ODPOWIEDZI

Zbigniew Szczepaniak z Tomaszowa Mazowieckiego pisze, że jest entuzjastą modeli typu „Kaczka", które uważa za lepsze od układów normalnym. Podaje przy tym pokrótce wyniki swoich doświadczeń. Oto one: Powierzchnia statecznika poziomego winna wynosić ¼ powierzchni skrzydeł. Kąt nastawienia statecznika poziomego powinien być o 4 — 5° większy niż u płata. Zapytuje nas przy okazji jak wyznaczyć środek ciężkości różnych modeli oraz jakie proporcje powinien mieć układ sterowniczy modeli bezogonowych na uwięzi.

Wyjaśniamy, że wkrótce zamieścimy na tematy poruszone przez naszego korespondenta specjalne artykuły.

Janusz Kozłowski z Brzegu n. Odrą zapytuje czy może przesłać plany swoich modeli. Oczywiście. Czekamy!

Janusz Michałowski z Prudnika załączył w liście do redakcji dwa złote na plany modeli i jest najprawdopodobniej zadowolony.

Drogi Kolego! Sprawiliście nam nie lada kłopot. Planów modeli nie mamy na składzie! Za nadesłaną sumę przesyłamy Wam trzy egzemplarze SiM-u.

Jerzy Wójcik z Kwidzynia donosi, że ucieszył się ogromnie, iż SiM stale będzie zamieszczał dział małego lotnictwa. Po przejrzeniu dwóch pierwszych numerów stwierdził, że za mało jest materiału dla modelarzy początkujących i proponuje, abyśmy podali plan modelu wieży spadochronowej.

Trzeba przyznać, że pomysł kol. Wójcika trochę nas zaskoczył, bo o modelach wież nie pomyśleliśmy. Może który z Czytelników mógłby nam pomóc, przesyłając do redakcji plan modelu wieży? (e)

HOMOLOGUJEMY SZYBOWIEC ·5·

A. ABŁAMOWICZ i A. ZIEMIŃSKI

BARDZO ważnym etapem homologacji jest określenie stanów równowagi szybowca i jego stateczności podłużnej i bocznej.

Aby lepiej zrozumieć sens i sposób przeprowadzania samych prób, zastanówmy się najpierw nad tym, co nazywamy stanem równowagi i stateczności szybowca. Otóż za stan równowagi uważać będziemy taki stan lotu, w którym brak będzie jakichkolwiek tendencji do samoczynnej zmiany położenia przez szybowiec. Statecznością natomiast jest zdolność samoczynnego powrotu do stanu równowagi, przy czym jeśli odchylenie od niego było niewielkie, tak, że siły masowe nie grały w nim roli, to stateczność nazywać będziemy statyczną, jeśli natomiast odchylenie od stanu równowagi było dostatecznie duże lub gwałtowne, tak, że do głosu doszły siły bezwładności, to mówić będziemy o stateczności dynamicznej.

Przejdźmy teraz do samych prób. Dzielimy je zawsze na próby dotyczące stanów równowagi i stateczności podłużnej i bocznej.

Już w jednym z pierwszych lotów jakie pilot dotychczas wykonuje na prototypie stwierdzono na jakiej prędkości wyważa się szybowiec.

Wyważenie się szybowca na jednej prędkości z zakresu użytkowego nie jest niczym innym jak stwierdzeniem stanu równowagi podłużnej, a jeśli szybowiec leci przy tym z puszczonymi sterami bez zwisów i utrzymuje kierunek, to również jest to dowodem istnienia stanu równowagi bocznej.

Jeśli nasz prototyp wyposażony jest w klapkę wyważającą, to oczywiście stwierdzamy także zakres wyważenia na największą i najmniejszą prędkość na jaką da się wyważyć szybowiec.

Przejdźmy teraz do badania stateczności podłużnej. Jeśli stwierdzimy pewien stan równowagi podłużnej — powiedzmy przy prędkości 75 km/godz. — to stateczność statyczną zbadamy w ten sposób, że ustalimy lot na prędkości na przykład o 10 km/godz. większej i puścimy ster wysokości. Jeśli szybowiec wykaże tendencję do zmniejszenia prędkości, znaczy to, że jest stateczny statycznie podłużnie. To samo powtarzamy dla prędkości mniejszej od wyważenia.

Inaczej przedstawia się kwestia sprawdzenia stateczności dynamicznej (podłużnej). Po wyważeniu szybowca na prędkość wyjściowa szybkim i energicznym ruchem drążka „na siebie" lub „od siebie" wytrącamy szybowiec ze stanu równowagi. Następnie albo puszczamy drążek, albo też powracamy nim łagodnym ruchem do położenia wyjściowego, w zależności od tego, czy wykonujemy próbę ze sterami puszczonymi czy też trzymanymi. W dalszym ciągu obserwujemy zachowanie szybowca, które może mieć rozmaite formy. Szybowiec wykazuje teraz podłużne wahania, którym towarzyszy zmiana prędkości lotu (rys. 1). Jeśli wahania te stopniowo zanikają, jest to dowodem stateczności dynamicznej. Jeśli tłumienia wahań nie ma, to stateczność jest obojętna. Powiększanie się amplitudy wahań podłużnych jest dowodem niestateczności dynamicznej.

Notatki z lotu dokonywane przez oblatywacza dotyczą zmian prędkości. Pozwalają one na określenie wielkości tłumienia wahań na jeden okres oraz czasu trwania okresu wahnięcia podłużnego.

Jeżeli dążymy do liczbowego ujęcia stateczności podłużnej szybowca, wykonujemy dodatkowo pomiary kąta wychylenia steru wysokości w funkcji prędkości lotu oraz siły na drążku sterowym. Pozwala to po odpowiednich przeliczeniach na określenie zależności $\frac{d\,C_{mc}}{d\,\alpha}$, która to zależność charakteryzuje stateczność podłużną. Oczywiście próby stateczności podłużnej wykonujemy również dla skrajnego przedniego i skrajnego tylnego położenia środka ciężkości szybowca oraz także dla wychylonych klap względnie hamulców aerodynamicznych.

Przejdźmy teraz do omówienia prób stateczności bocznej.

Zasada prób jest najzupełniej analogiczna do prób stateczności podłużnej. Sprawę komplikuje jednak fakt, że nie jesteśmy w stanie rozgraniczyć stateczności kierunkowej od stateczności poprzecznej.

Podobnie jak przy próbach stateczności podłużnej stwierdzamy również stany równowagi kierunkowej i poprzecznej oraz stateczność statyczną. Stateczność dynamiczną badamy także przez wytrącanie szybowca z położenia równowagi, tym razem jednak sterem kierunkowym i lotkami.

Program badania stateczności bocznej jest bardzo obszerny i nie ma miejsca w ramach niniejszego, szczupłego artykułu na dokładniejsze jego omówienie.

Najczęściej równolegle z próbami stateczności wykonujemy pomiar sterowności.

Sterowność podłużną określamy mierząc siłę na drążku sterowym potrzebną do utrzymania szybowca na poszczególnych prędkościach lotu. Wyniki pomiaru zestawiamy w wykres zależności $P_h = f(V)$, przy czym charakterystyczną jest tu wielkość przyrostu siły, potrzebna do ustalania prędkości lotu większej o 10 km/godz. od poprzedniej (rys. 2).

Następnie wykonujemy szereg niezbyt gwałtownych wyrwań, mierząc również siłę na drążku oraz uzyskane przyspieszenia. Wyniki tego pomiaru zestawiamy w wykres zależności $P_h = f(m)$ tj. siły potrzebnej do uzyskania pewnego przyspieszenia. Tym razem wielkością charakteryzującą sterowość jest wielkość przyrostu siły, potrzebna do uzyskania przyspieszenia większego od poprzedzającego je o 1 g (g — wartość przyspieszenia ziemskiego). (rys. 3).

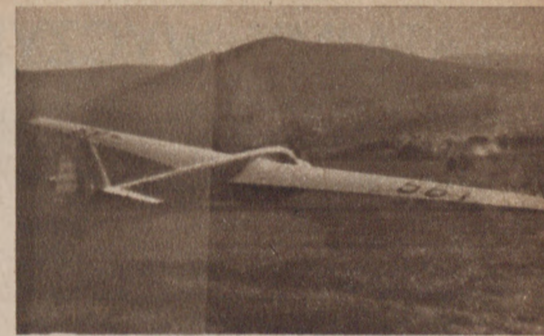
Sterowość poprzeczną określamy przez podanie stosunku prędkości kątowej przechylenia pod wpływem pełnego wychylenia lotek do prędkości lotu szybowca.

Stosunkowo najmniej dokładne jest określenie sterowności kierunkowej. Ogranicza się ono do stwierdzenia wielkości granicznego przechylenia szybowca w ustalonym ślizgu przy pełnym wychyleniu steru kierunkowego.

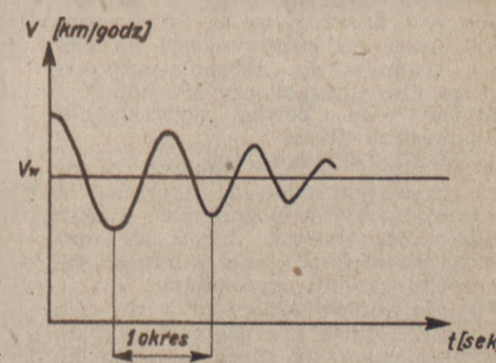
Wykonanie powyższych pomiarów i ustalenie liczbowych kryteriów sterowości szybowca nie zwalnia pilota-oblatywacza z obowiązku wypowiedzenia się, czy sterowność ta jest wystarczająca do bezpiecznego użytkowania szybowca w lotach swobodnych, wleczonych czy też przy wykonywaniu akrobacji. Obecnie podlega również możność utrzymania równowagi poprzecznej w początkach startu za samolotem i wyciągarką oraz możności wykonywania startów i lądowań z bocznym wiatrem.

Jak widać z powyższego krótkiego opisu prób sterowności, wymagają one od przeprowadzającego je pilota nie tylko precyzji w wykonaniu pomiarów, ale również znajomości warunków i sposobów eksploatacji sprzętu szybowcowego począwszy od szybowca szkolnego.

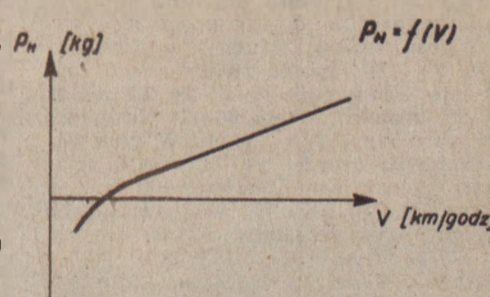
(c. d. n.)



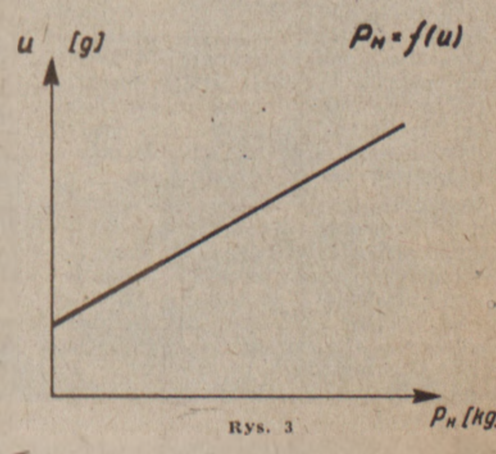
IS-3 „Mucha" na lotnisku podgórskim
Foto: LL



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3

LATAJMY WYCZYNOWO W KAŻDYCH WARUNKACH

PATRZĄC okiem laika na nasze szybowcowe wyczyny, na diamenty i rekordy, na pewno każdy powie, że są one wyśrubowane, że w ich wyniku jesteśmy w czołówce światowej itd. To prawda, ale z drugiej strony nie wolno zamykać oczu na fakt, że kraje kapitalistyczne, nie mówiąc już o państwach demokracji ludowej zaczynają następować nam na pięty. Należałoby zastanowić się, w jaki sposób możemy utrzymać naszą przodującą pozycję w szybownictwie światowym.

Nasze zmienne i krótkotrwałe warunki meteorologiczne nie mogą się oczywiście równać z silnymi, trwającymi 9—10 godzin warunkami meteorologicznymi w ZSRR i USA. A że są one silne, niech świadczy następujący przykład: 25 czerwca br. trzech szybowników radzieckich podjęło próbę przelotu docelowo-powrotnego 2x205 km. Lot trwał od 7 godzin 48 minut do 8 godzin 37 minut, przy starcie w godzinach 10,30 do 11,00. Wszyscy trzej lądowali niestety w odległości 15—30 km przed celem w drodze powrotnej. Ostatnie lądowanie nastąpiło o godzinie 19,07. Piloci (Miednikow, Ilczenko i Jegorow) lecieli na szybkich, ciężkich szybowcach A-9. Dowodzi to, że skoro można było lecieć do godziny 19,00 na ciężkim, trudnym do „żebrania się" szybowcu klasy „Sępa" czy „Jaskółki", to „Mucha" na pewno wytrzymałaby w powietrzu dłużej.

Zwolennicy ciężkich maszyn powiedzą mi w tym miejscu, że lecąc na ciężkiej maszynie można mieć większą szybkość przelotową. Zgoda, ale można się również wcześniej skończyć, tak, że rachunek jest wyrównany.

O tym jak poważny wpływ na szybkość przelotową ma zdolność szybkiego wykręcania się, niech świadczy następujące porównanie rekordowego szybowca RJ-5 (przelot 861 km) o laminarnym profilu, doskonałości 36 i naszej dość wolnej „Muchy" o doskonałości 24. W czasie rekordowego lotu średnie wznoszenia wynosiły 2,5 m/sek (z barogramki), wiatr 60—70 km/godz., czas lotu wyniósł 8 godzin. W tych warunkach RJ-5 przeleciał 861 km, a więc wiatr zapracował 8 x 60 = 480 km, a szybowiec 380 km. W tych warunkach „Mucha" przeleciałaby 8 x 60 km + 8 x 52 = około 900 km. To porównanie wykazuje może nie wyższość „Muchy", ale wyższość naszej taktyki, która uzyskuje wyniki nie gorsze — w gorszych warunkach. Moja argumentacja prowadzi do tego, że aby nie dać się wyprzedzić, należy nauczyć się wykorzystywać na przelocie słabe warunki, umieć lecieć gdy jest 0,2 m/sek. średniego wznoszenia, walczyć gdy jest 0, a kapitulować dopiero, gdy w powietrzu nie ma już na prawdę nic.

Rozpatrzmy jak ta sprawa wygląda u naszych szybowników i w naszych jednostkach LL. Wiemy, że termika naniesiona zaczyna się często o godzinie 7 rano i wcześniej, charakteryzuje się jednak niskim (600—700 m) pułapem, który dopiero potem podnosi się. Gdybyśmy spróbowali wystartować rano na te słabe, ale dające możność utrzymania się w powietrzu warunki, to albo się „wykończymy" (nic nie ma bez ryzyka), albo — do godziny około 9.30 przelecimy poważny odcinek drogi, rzędu przypuszczam około 100 km, co nie jest wynikiem do pogardzenia, bo często do 500 km brakuje właśnie tych 70, 50, 20 czy 5 km.

Widzimy więc, że umiejętność lotu przy słabych warunkach daje nam szanse wydłużenia naszych przelotów i zaatakowania międzynarodowych rekordów, szczególnie docelowo-powrotnych, które są bardzo wyśrubowane i które pobić przy 6—7-godzinnym trwaniu „normalnej" termiki byłoby trudno. Tak więc mamy już 100 km przelotu „zarobione" z rana. Oczywiście zarobić te 100 km można wtedy, o ile start zostanie rozwinięty wcześnie, a pilot będzie mógł być już o 7,30—8 w powietrzu.



Szybowiec startuje na holu za samolotem. Po wyczepieniu — pójdzie na przelot.
Foto: WAF

Jeśli już mówimy o wczesnym starcie, jeszcze raz przypominam, że lecąc bardzo wcześnie na pierwszym odcinku trasy napotkamy warunki słabe, tak, że nie ma się co spieszyć, bo możemy „wykończyć" się i stracimy cały zarobiony odcinek. Jeśli już decydujemy się na przelot, to nie należy się peszyć, o ile wznoszenia są początkowo słabe i wozić się nad lotniskiem. Stoimy na stanowisku: **„Robimy maksymalny wyczyn w słabych nawet warunkach"** i tej zasady trzeba się konsekwentnie trzymać.

Podobnie jak z rana, można wydusić kilkadziesiąt kilometrów na kończących się, wieczornych warunkach. Niestety, nie są one należycie wykorzystane. Na podstawie swojej praktyki przelotowej mogę powiedzieć, że tylko w jednym przelocie wykorzystałem warunki do końca, lądując po godzinie 18,00, natomiast większość przelotów kończyła się między godziną 15,30 a 16,30, a więc około 2 godziny za wcześnie. Zaobserwowałem, że piloci znacznie lepiej umieją „żebrać" się w rejonie lotniska, niż na przelocie (może gra tu rolę znajomość terenu), tym nie mniej faktem jest, że na kończących się warunkach między godziną 16,30 a 18,30 można przelecieć odległość rzędu 100 km. Że jest to możliwe, mogę stwierdzić cyfry, które mówią, że w rejonie lotniska mam ponad 10 lotów z lądowaniem po godzinie 18,00 i 2 loty z lądowaniem po godzinie 19,00. Pozostaje teraz nauczyć się „żebrać" na trasie przelotu i mamy pierwszy środek zwiększenia jakości naszych wyczynów: startować wcześnie, lądować późno czyli mówiąc inaczej: **nauczyć się latać pewnie w słabych warunkach budzącej się i zamierającej termiki i w ten sposób przedłużyć czas trwania lotu** z 6—7 na 8—10 godzin.

Oczywiście szybkość przelotowa będzie w tym wypadku niższa o 3 godziny lotu „żebrackiego" ze słabą szybkością przelotową, ale odległość będzie większa, efektywny zysk większy, możliwości rekordowe wyższe. Żeby jednak latać w ten sposób, trzeba nauczyć się „żebrackiej" taktyki pierwszych i ostatnich kilometrów, trzeba nauczyć się lecieć naprzód przy słabych noszeniach, trzeba wreszcie przekonać kolegów-pilotów, że latanie „żebrackie" ma też swój sens, co jest między innymi celem tego artykułu.

Drugim momentem, jaki chciałem poruszyć w artykule, jest zagadnienie lotów wyczynowych w „każdych" warunkach meteorologicznych, w jakich takie loty są możliwe. Nie można wulgaryzować oczywiście zagadnienia i twierdzić, że przy 50-metrowym pułapie i padającym kapuśniaczku można latać wyczynowo, ale należy doprowadzić do tego, aby w każdym w najmniejszym nawet stopniu możliwych do wykorzystania warunkach latano na wyczyny i... robiono wyczyny. Tu znowu wysuwa się „żebractwo", które umożliwia lot wyczynowy w takich warunkach, że zdawaćby się mogło, iż nic nie ma w powietrzu.

Lot w słabych warunkach możliwy jest jedynie dla tego, kto ma opanowaną technikę pilotażu w stopniu bezbłędnym, kto umie się „wykręcić" na pobożnych życzeniach kolegów — jak się czasem mówi, wreszcie kto ma silne nerwy i wolę zwycięstwa, a więc cechy, które charakteryzują dobrego pilota wyczynowego. Trzeba stwierdzić, że nie wszyscy posiadają umiejętność latania w słabych warunkach i zdarza się, że w powietrzu „siedzi" para „żebraków", robią wyczyny, często nawet „złote" wysokości, podczas gdy reszta wykonuje kilku, czy kilkunastu minutowe ślizgowe „skoki" i w efekcie szybowce stoją bezużytecznie na ziemi, podczas gdy mogłyby latać.

Możliwości lotów wyczynowych w słabych warunkach — jest to właściwie nieznany teren i dla meteorologów i dla naszych szybowników wy-





W Górach Świętokrzyskich burza. Do lądowania podchodzi „Mucha".
Foto: Koszewski — LL

czynowców, ale właśnie dlatego ciekawy i godny uwagi. Przyzwyczailiśmy się latać na wyczyny w porze typowych układów pogodowych przy wysokim pułapie, nie lubimy już termiki bezchmurnej, boimy się latać nisko, boimy się pełnego pokrycia nieba, a przecież w tych często na pozór niepomyślnych warunkach robiono już poważne wyczyny. Dlatego wydaje mi się, że warto przed szybownictwem otworzyć nowe drogi rozwoju latania wyczynowego. **Warto spróbować przelotów przy pełnym pokryciu nieba, przy bardzo niskim pułapie, warto spróbować lotów na falach wolnych w terenie płaskim, lotów wyczynowych w zimie i w nocy.** Często przy pełnym pokryciu nieba istnieją ładne warunki wysokościowe, choć z ziemi wszystko wygląda jak stratus.

W Polsce dokonano już szereg wyczynów w trudnych warunkach jak na przykład przelot 270 km. Zdzisława Przyjemskiego przy pełnym pokryciu nieba, przelot Remigiusza Jankowskiego 60 km pod stratusem przy pułapie 400—600 m cały czas bez krążenia (lot odbywał się pod ciemnym pasem stratusa), przelot 130 km Sochackiego w bardzo trudnych warunkach w deszczach i burzach, przeloty ponad 300 km na bezchmurnej termice i inne. Możliwości latania w terenie płaskim w zimie również istnieją (przelot 70 km wykonany 10 listopada br. na „Krajanku", przeloty 52 i 53 km w dniu 23 i 10 lutego br. przy maksymalnej wysokości 630 m).

Na podstawie tych przykładów widzimy, że można robić wyczyny w najbardziej różnych warunkach meteorologicznych, a do tego właśnie powinniśmy dążyć, aby w pełni wykorzystać posiadany sprzęt i pogodę. Wymagać to będzie przełamania pewnego „konserwatyzmu meteorologicznego" u kierowników jednostek LL i instruktorów, bo do dziś jeszcze gdy nie ma chmur, to nie wszędzie się lata. Mamy więc drugie hasło tego artykułu: **„Zbierajmy doświadczenia meteorologiczne o nowych możliwościach latania wyczynowego, publikujmy** je, a przede wszystkim spróbujmy latania wyczynowego w nowych „nieużywanych" dotychczas warunkach pod hasłem — **„Latamy wyczynowo w każdych warunkach dających szanse utrzymania się w powietrzu".** W ten sposób wzrośnie liczba wylatanych godzin, jakość uzyskanych wyczynów, doświadczenie i umiejętności każdego z nas.

RYSZARD BITNER
pil. szyb.

KONKURS-PLEBISCYT SIM-u

WYBIERAMY DZIESIĘCIU NAJLEPSZYCH SZYBOWNIKÓW

LISTĘ kandydatów zamknęliśmy, dyskusja nad zgłoszonymi — została zakończona, a listy od Czytelników w sprawie naszego Konkursu - Plebiscytu jak wpływały, tak wpływają nadal.

Bardzo to miło z Waszej strony — Drodzy Czytelnicy, że takim ogromnym zainteresowaniem odpowiedzieliście na nasz apel o nadsyłanie swoich wypowiedzi, niemniej jednak, zgodnie z warunkami plebiscytu, nie możemy już wpisać na listę kandydatów żadnego dalszego nazwiska. Większa część napływających korespondencji dotyczy wprawdzie pilotów znajdujących się już w ostatecznym wykazie kandydatów plebiscytu, ale są i zgłoszenia szybowników zupełnie nowych. Nie przytaczamy ich nazwisk, żeby nie mylić ostatecznej listy kandydatów plebiscytu, pragniemy natomiast niektórym spośród Czytelników wyjaśnić, że plebiscyt na dziesięciu najlepszych szybowników w Polsce i to za okres trzechletni, nie może stać się okazją do robienia osobistej przyjemności nawet najbardziej bliskiemu koledze.

A tak to właśnie wygląda z niektórych wypowiedzi. Ich autorowie proponują do listy kandydatów początkujących wyczynowców, pilotów srebrnej odznaki, nie mogących się wylegitymować żadnym poważniejszym osiągnięciem w skali krajowej. Wierzymy tym wszystkim, że ich kandydaci są wyróżniającymi się pilotami w swym macierzystych aeroklubach, ale to naprawdę jeszcze nie wystarcza.

Wzywamy więc do jak najliczniejszego udziału w głosowaniu, ale tylko na dziesięciu spośród ogłoszonych w poprzednim numerze SIM-u dwudziestu dziewięciu kandydatów. Jeszcze raz przypominamy warunki głosowania:

1. Głosować można tylko przy użyciu zamieszczonego na następnej stronie kuponu konkursowego, który należy czytelnie i dokładnie wypełnić i przesłać pocztą na adres: Redakcja Czasopism Lotniczych, Konkurs - Plebiscyt SIM-u, Warszawa, ul. Ogrodowa 65.

2. Wypełnione kupony konkursowe przesyłać należy najpóźniej do dnia 31 grudnia br.

3. Każdy Czytelnik ma prawo nadesłania jednego tylko kuponu konkursowego.

4. Kupony nadesłane po dniu 31 grudnia br. względnie głosy nadesłane w innej formie (nie na oryginalnym kuponie konkursowym), nie będą brane pod uwagę w końcowym rozstrzygnięciu plebiscytu, ani nie wezmą też udziału w konkursie, który — jak wiemy — przewiduje dużo i cennych nagród.

Zatem do 31 grudnia — na naszym kuponie.

DO NASZYCH CZYTELNIKÓW

Przypominamy, że najpóźniej do **15 grudnia br.** należy **wznowić prenumeratę** tyg. „Skrzydła i Motor" **na rok 1953**. Prenumeratę przyjmują listonosze wiejscy i miejscy oraz wszystkie agencje i urzędy pocztowe.

Dla zapewnienia sobie **regularnej i nieprzerwanej dostawy SIM-u** do domu, należy **prenumeratę wznowić** jak najszybciej i zamówić ją możliwie **na jak najdłuższy okres** (kwartał, pół roku lub rok).

Pamiętajcie, że opłacając prenumeratę na rok przyszły po 15 grudnia br. narażacie się na nieotrzymanie numerów SIM-u w styczniu 1953 roku — otrzymacie je dopiero od lutego przyszłego roku.

Nie zwlekajcie więc — jeszcze dziś macie możność zapewnienia sobie regularnej prenumeraty SIM-u od stycznia 1953 roku, wpłacając pieniądze u swego listonosza lub w najbliższej agencji czy urzędzie pocztowym.

Koła LL, modelarnie, aerokluby, szkoły, ośrodki treningowe, Oddziały i Okręgi Ligi Lotniczej winny niezwłocznie wybrać u siebie stałego propagandystę — kolportera prasy lotniczej, który zajmie się prenumeratą SIM-u i „Skrzydlatej".

Propagandyści-kolporterzy prasy lotniczej **zbiorą** niezwłocznie **pieniądze** na swoim terenie i **zamówią** w najbliższym urzędzie pocztowym, najpóźniej **do 15 grudnia br., prenumeratę zbiorową SIM-u**, zapewniając w ten sposób swoim ośrodkom regularne i nieprzerwane otrzymywanie prasy lotniczej od nowego roku.

Podajemy poniżej warunki prenumeraty tyg. „Skrzydła i Motor" na rok 1953:

miesięcznie	**— 2,40 zł**
kwartalnie	**— 7,20 zł**
półrocznie	**— 14,40 zł**
rocznie	**— 28,80 zł**

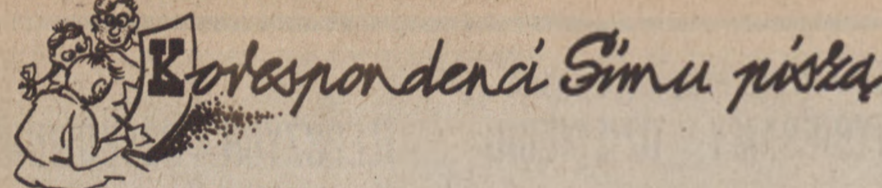
Uwaga! Przewodniczący kół LL, kierownicy modelarni, aeroklubów, szkół, ośrodków treningowych, kierownicy biur Oddziałów LL, wiceprezesi Okręgów LL — **nadsyłajcie do redakcji imienne wykazy wybranych na Waszym terenie stałych propagandystów-kolporterów prasy lotniczej,** celem zarejestrowania.

Redakcja tyg. „Skrzydła i Motor" przygotowała dla propagandystów-kolporterów SIM-u niespodziankę.

Tymczasem pamiętajcie, jeżeli chcecie otrzymywać SIM regularnie od stycznia 1953 roku, opłaćcie najpóźniej do 15 grudnia br. prenumeratę na rok przyszły.

Przypominamy jeszcze, że akcja kontroli kolportażu SIM-u trwa w dalszym ciągu.

REDAKCJA SIM-u



NOWY ODDZIAŁ POWIATOWY LIGI LOTNICZEJ

W Żaganiu, przy pomocy ZOLL — w Zielonej Górze oraz ZP ZMP, został zorganizowany Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej. Po wyborze i ukonstytuowaniu się zarządu, członkowie jego opracowali plan pracy i z miejsca przystąpili do realizacji nakreślonych zadań.

O dobrej pracy nowego zarządu świadczy fakt, że w okresie około 30 dni jego działalności na terenie powiatu powstało dziesięć nowych kół Ligi Lotniczej. Ponadto zorganizowano powiatową modelarnię lotniczą, w której prowadzone jest szkolenie modelarskie I-go stopnia.

Trzeba dodać, że powiat żagański, na terenie którego Liga Lotnicza dotychczas nie działała, znalazł dużo zwolenników tej organizacji. Młodzież wstępuje w szeregi LL oraz wyraża chęć i zapał do szkolenia lotniczego.

EDWARD SZARKIEWICZ
Żagań

BIERZCIE PRZYKŁAD Z NAJLEPSZYCH

Na terenie województwa opolskiego począwszy od II kwartału br. prowadzone jest współzawodnictwo pomiędzy poszczególnymi modelarniami. Po podsumowaniu półrocznej pracy zespołów modelarskich i obliczeniu punktów na podstawie specjalnie opracowanego regulaminu współzawodnictwa, na czoło wysunęły się: Modelarnia Szkolna przy Państwowym Technikum Handlowym w Zawadzkim (767 pkt.), Modelarnia Powiatowa w Prudniku (782 pkt) oraz Modelarnia Szkolna przy Państwowym Liceum Przemysłu Drzewnego w Rudach Wielkich (698 pkt.).

Dzięki sumiennej pracy całych zespołów łącznie z ich kierownikami modelarnie te uzyskały zwycięstwo we współzawodnictwie. Praca ich powinna być wzorem dla wszystkich modelarni w naszym okręgu.

PAWEŁ WOŹNIAK
Opole

50 CZŁONKÓW W NOWYM KOLE LL

Staraniem ZOLL — Opole zostało założone koło Ligi Lotniczej w Zespole Szkół Chemicznych w Sławęcicach powiat Koźle. Na razie liczy ono 50 aktywnych członków.

Zarząd koła, w pierwszym etapie swej działalności przewiduje zorganizowanie Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych oraz złożenie modelarni lotniczej. Ponadto w świetlicy szkolnej będzie urządzony kącik lotniczy, zaopatrywany w aktualną prasę lotniczą, gazetkę ścienną obrazującą życie miejscowego koła LL oraz gablotkę ze zdjęciami o tematyce lotniczej.

Zainteresowanie młodzieży tamtejszej szkoły zagadnieniami lotnictwa jest bardzo duże, o czym świadczą składane licznie podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze. Należy sądzić, że koło to będzie pracowało dobrze, zwłaszcza, że otoczyły je opieka organizacja partyjna i zetempowska oraz dyrekcja szkoły.

GUSTAW PYTLIK
Opole

RADOMIACY SKACZĄ JUŻ Z WŁASNEJ WIEŻY

Wiele pisało się na łamach SiM-u krytycznych uwag pod adresem Miejskiego Oddziału LL w Radomiu i ZO LL w Kielcach na temat nieczynnej wieży spadochronowej na terenie Radomia. Były to w większości uwagi słuszne. Teraz jednak pragnę donieść, że wieża spadochronowa w Radomiu jest już czynna i odbywa się na niej normalne szkolenie spadochronowe I stopnia które prowadzi instruktor Marian Chruściński.

Powodem niemożliwości uruchomienia wieży wcześniej był brak zakładu, który by mógł przeprowadzić jej remont. Dopiero po długich staraniach warsztaty Naprawcze Taboru Kolejowego w Radomiu zgodziły się na doprowadzenie wieży do stanu używalności, w wyniku czego w dniu 20 sierpnia br. wieża została oddana do użytku młodzieży radomskiej. Podczas Tygodnia Lotnictwa wykonano z niej paręset skoków propagandowych w celu zainteresowania młodzieży tą dziedziną sportu. Wyniki tej akcji były zadawalające. Z początkiem roku szkolnego zgłosiło się kilkudziesięciu chłopców ze szkół. Rozpoczęto wówczas wykłady teoretyczne i zajęcia praktyczne na miejscowej wieży.

Obecnie codziennie do Zarządu Miejskiego LL w Radomiu napływają podania z prośbą o przyjęcie na kurs spadochronowy, w wyniku czego instruktor Chruściński ma moc roboty, a Liga Lotnicza coraz więcej aktywu.

JULIAN PIETRZYK
Radom

PILOCI LL WŚRÓD MŁODZIEŻY SZKOLNEJ

Staraniem Zarządu Okręgowego LL w Opolu odbyło się ostatnio spotkanie pilotów z młodzieżą szkoły ogólnokształcącej w Grodkowie. Spotkanie to miało bardzo uroczysty charakter. Młodzież szkolna przygotowała wieczornicę, której program był bardzo urozmaicony.

Piloci dzielili się z młodzieżą swoimi wrażeniami z życia lotniczego, opowiadali o swoich pierwszych lotach, mówili o tym jak przebiega droga do lotnictwa. Opowiadania te wzbudziły wśród młodzieży wielkie zainteresowanie lotnictwem. W dalszym ciągu wieczornicy odbyła się część artystyczna, składająca się z piosenek i wierszy lotniczych oraz tańców ludowych, po czym wywiązały się ożywione rozmowy młodzieży z pilotami. W rozmowach tych brzmiała nuta serdeczności i sympatii, jaką darzy młodzież polskich lotników.

Na przykładzie Grodkowa widzimy, że spotkania młodzieży z lotnikami są dobrą formą aktywizacji młodzieży i wzbudzania w niej zainteresowań lotnictwem. Dlatego też ZOLL w Opolu podobne spotkania będzie organizował częściej.

HELGA KOSCZOR
Opole

MŁODZIEŻ KATOWICKA ZDOBYWA WIEDZĘ LOTNICZĄ

Oddział Miejski LL w Katowicach nie ustaje w szerzeniu wiedzy lotniczej wśród młodzieży. W ostatnich dniach października odbyły się egzaminy 17-tego w tym roku KWWL-u. Na podkreślenie zasługuje fakt, że na zgłoszonych 65 kandydatów — kurs ukończyło 60-ciu.

W czasie trwania kursu powstała sekcja redakcyjna gazetki ściennej LL, która przez wykonanie kilku efektownych gazetek włączyła się do organizowania wystawy o tematyce wyborczej, jak: „Wybory u nas i w krajach kapitalistycznych" oraz „Wybory dawniej i dziś", urządzonej w Ośrodku Propagandowym LL.

Natychmiast po zakończeniu 17-tego kursu ZM LL zorganizował następny, 18-ty w bieżącym roku KWWL, na który zgłosiło się 100 kandydatów.

A. PĘDZIACH
Katowice

ZŁOTE MAŁŻEŃSTWO... Z TRZEMA DIAMENTAMI

Notując skrzętnie wszystkie ważniejsze wydarzenia życia lotniczego, SiM nie może pominąć i tego, że znani szybownicy wyczynowi: pilotka Wanda Zajączkowska z Aeroklubu Krakowskiego i pilot Jerzy Adamek z Aeroklubu Toruńskiego, wystartowali niedawno do „długotrwałego lotu zespołowego"... zawierając związek małżeński.

Sympatyczna młoda para jest w pełnym tego słowa znaczeniu złotym małżeństwem z trzema diamentami, bo oboje są posiadaczami złotych odznak szybowcowych, przy czym Wandzia z jednym, a Jurek z dwoma diamentami. Oboje są również rekordzistami Polski i to w tej samej konkurencji: szybkości docelowego przelotu szybowcowego.

Nowożeńcom życzymy serdecznie dalszych rekordów i jak najszybszego dojścia wspólnymi siłami do... sześciu diamentów. Naszych Czytelników zaś pragniemy przy okazji poinformować, że Wandzia i Jurek Adamkowie są wprawdzie pierwszym „złotym", ale w ogóle to już trzecim u nas małżeństwem w pełni szybowcowym. Mamy bowiem oprócz nich również „srebrne": Benigny i Andrzeja Koskowskich (oboje są posiadaczami odznak srebrnych i oboje pracują jako instruktorzy szybowcowi) i mamy też małżeństwo „srebrno-złote": Józka i Basi Dankowskich. Ci ostatni szczycą się nawet blisko roczną już córeczką Hanią, która wykazuje podobno nieprzeciętne zacięcie wyczynowe, odbierając stale swej mamie jej Złotą Odznakę Szybowcową.

Jak tak dalej pójdzie, to wkrótce powiedzenie, że szybownictwo to jednak wielka rodzina — nie będzie żadną przenośnią.

ter.

WARUNKI PRZYJĘĆ NA SZKOLENIE W LIDZE LOTNICZEJ

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać w Powiatowych i Miejskich Oddziałach Ligi Lotniczej lub w Powiatowych i Miejskich Zarządach ZMP. Do podania należy dołączyć:

1. własnoręcznie napisany życiorys
2. świadectwo szkolne
3. opinię Koła ZMP lub POP PZPR (o ile kandydat należy)
4. metrykę urodzenia
5. dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej
6. dwie fotografie
7. zezwolenie rodziców (o ile kandydat nie przekroczył 18-ego roku życia).
8. świadectwo ukończenia jakiegokolwiek szkolenia lotniczego (o ile kandydat takie przechodził).

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. ukończenie kursu modelarskiego lub KWWL (w wyjątkowych wypadkach można od tego warunku odstąpić)
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. bardzo dobry stan zdrowia.

Ubiegający się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe lub silnikowe obowiązuje egzamin wstępny z następujących przedmiotów:

1. wiadomości o Polsce i świecie współczesnym
2. matematyki
3. fizyki
4. geografii
5. wiadomości ogólnych o lotnictwie.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe I-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 4 klasy szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe II-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek 17—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 5 klas szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydatów na szkolenie spadochronowe obowiązuje egzamin wstępny z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym.

Warunki przyjęcia na szkolenie pomocników mechaników lotniczych:

1. wiek nie przekraczający 21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. przygotowanie techniczne (kierowca samochodowy, uczeń ślusarski itp.)
4. zaświadczenie lekarskie wydane przez sportowe poradnie lekarskie, jak dla kierowcy samochodowego
5. zdanie egzaminu wstępnego z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym oraz wiadomości ogólnych.



W ODPOWIEDZI NA NASZĄ INTERWENCJĘ

Uwaga kol. kol. Jerzy Trocki, Marian Wiśniewski i Jerzy Konopa z Gorzowa Wielkopolskiego. Na skutek naszej interwencji w sprawie złej pracy Oddziału Powiatowego LL w Gorzowie, ZO LL w Zielonej Górze, po sprawdzeniu sytuacji na tym terenie, przesłał do redakcji SiM-u wyjaśnienie, w którym m. in. czytamy:

„Winę za dotychczasowy stan modelarni lotniczej w Gorzowie ponosi Zarząd Powiatowy LL, który w ogóle nie interesował się pracą jej członków oraz trudnościami jakie oni napotykali. Bez winy nie jest również ZM ZMP, którego zarówno praca ZP LL jak i modelarni zupełnie nie obchodziła, mimo, że możliwości udzielania pomocy były, gdyż ZP LL, modelarnia i ZM ZMP mieszczą się w jednym budynku.

ZOLL Zielona Góra przesyłał do ZP LL w Gorzowie materiały dla modelarni, wytyczne, broszury, jednakże nie trafiały one do właściwych rąk, gdyż jak stwierdzono podczas dochodzenia, wszystkie pisma ZOLL-u były wyrzucane do kosza przez kierownika Oddziału ob. Pejdę, który za niewłaściwe podejście do zagadnień związanych z organizacją LL i modelarstwem lotniczym został natychmiast zwolniony z pracy.

Obecnie praca modelarni w Gorzowie wkroczyła już na właściwe tory. ZOLL dostarczył jej bezpośrednio materiały oraz wytyczne i będzie się nią w dalszym ciągu opiekował".

Mamy nadzieję, że po pozytywnym załatwieniu Waszej sprawy praca w modelarni gorzowskiej ruszyła pełną parą i niebawem napiszecie o jej nowym życiu.

ODPOWIEDZI KRÓTKIE

Kol. Kazimierz Palczyński z Kluczborka. Kursu spadochronowego korespondencyjnie ukończyć nie można. Winniście złożyć podanie o przyjęcie Was na szkolenie spadochronowe organizowane przez Ligę Lotniczą.

Kol. Ireneusz Kleszcz z Cieplic. Zarząd Szkolny ZMP powinien wydać Wam opinię w zalakowanej kopercie.

Kol. Jan Niewiadomski z Kłodzka. ZG LL nie przewiduje wydania „Poradnika aktywisty LL". Legitymacji ani zaświadczeń korespondentom SiM-u redakcja nie wydaje. Książkę wysłaliśmy pocztą.

Kol. Wiesław Gruszczyński ze Szczecina. Decyzja ukończenia XI klas szkoły ogólnokształcącej jest słuszna. Zdobycie wykształcenia ogólnego umożliwi Wam studia politechniczne. Z nadesłanych rozrywek umysłowych nie skorzystamy. Układem swym są podobne do zamieszczanych już w SiM-ie. Opracujcie coś innego.

Kol. Eugeniusz Bartosiak z Białegostoku. Nauki przerywać nie wolno. Sprawę Waszą przedstawcie Zarządowi ZMP, który w porozumieniu z odpowiednimi czynnikami powinien Wam pomóc. Za pozdrowienia dziękujemy.

Kol. Ryszard Mitelsztet z Oławy. Rysunki humorów możecie przysłać. Jeśli będą się nadawały do publikacji — wykorzystamy.

Kol. Zenonowi Mokrzyckiemu z Droszowa dziękujemy za miły list. Życzymy pomyślnych wyników na komisji kwalifikacyjnej i lekarskiej.

Kol. Andrzej Bieniek z Brzezinki. Wiersz Wasz nie nadaje się do druku. Piszcie raczej prozą, na przykład wiadomości z życia Ligi Lotniczej na Waszym terenie.

Kol. kol. Wanda Borkowska i Władysław Preneta z Katowic. Nadesłanego artykułu nie wykorzystamy. Prosimy o materiał bardziej konkretny, nie powtarzający tego co już było publikowane.

Kol. kol. Herbert Połga z Wielowsi, Jerzy Zając z Bydgoszczy, Zdzisław Tęcza z Kluczborka oraz Jerzy Tarnowski i Włodzimierz Adamkiewicz z Warszawy. Roczniki SiM-u i „Skrzydlatej" z lat ubiegłych, do r. 1950 włącznie są już wyczerpane. Jedynie komplet obu czasopism, jak również egzemplarze SiM-u z br. do nr 9 włącznie oraz „Skrzydlatej" nr 1 i 2 można nabyć w Sekcji Propagandy ZG LL (Warszawa, ul. Ogrodowa 65). Dalsze numery SiM-u i „Skrzydlatej" z br. są do nabycia w Dziale Zbytu i Propagandy Wydawnictw Komunikacyjnych (Warszawa, ul. Kazimierzowska 52).

Kol. Janowi Kalinowskiemu (Wysokie Mazowieckie) radzimy złożyć podanie o przyjęcie na kurs pomocników mechaników.

Kol. kol. Lucy Marszałek z Gliwic, Edward Zieliński z Bytomia, Mieczysław Zaczkowski z Łodzi, Tadeusz Miernikiewicz ze Stykowa, Kazimierz Antosz z Wrocławia, Jan Witkowski ze Zduńskiej Woli, Maria Kowalczyk z Wrocławia, Stefan Kępa z Kocka, Józef Bawół z Sosnowca — warunki przyjęcia na szkolenie lotnicze podajemy obok. Zaznaczamy, że chcąc przejść szkolenie praktyczne podczas wakacji w roku przyszłym, należy obowiązkowo ukończyć kurs teoretyczny w okresie zimowym, który rozpocznie się już 2 stycznia 1953 r.

(s.j.)

NA TEMATY TECHNICZNE

Kol. Franciszek Kowalski z Pińczowa zapytuje Redakcję czy jest w kraju produkowany silnik lotniczy o mocy 20 — 30 KM.

Jeśli idzie o samą konstrukcję takiego silnika, to owszem, istnieje ona. Jest to 4-cylindrowy silnik „GAD" o mocy 31 KM. Konstruktorem jego jest inż. Gajęcki z Warszawy. Silnikiem tym był napędzany motoszywiec „Pegaz".

Kol. Abram Opaliner z Legnicy interesuje się zagadnieniem sterowania śmigłowców i skierował do nas szereg pytań na ten temat. Ponieważ odpowiedzi na nadesłane pytania zajęłyby dużo miejsca w naszej „Poczcie", kierujemy Was Kolego do popularnej książki Jerzego Koniecznego pt. „Śmigłowiec" i do numerów 32 i 33 naszego tygodnika z r. 1951 (artykuł inż. Witkowskiego pt. „Latamy na śmigłowcu"), gdzie znajdziecie wyjaśnienia odnośnie interesujących Was spraw.

Z przykrością donieść musimy, iż w najbliższym przynajmniej czasie nie przewidujemy zamieszczenia artykułu na temat interesujących Was lekkich śmigłowców Kamowa. W sprawie szkół pilotów silnikowych — zamieszczamy informacje w każdym numerze SiM-u.

Kol. Roman Grabiec z Krakowa, Wola Justowska 40. Życzenia Kolegi postaramy się spełnić w miarę posiadanych możliwości. Niektóre z podanych tematów były już omawiane dość obszernie, jeśli nie w „Skrzydlatej" to w SiM-ie (np. opowiadania o działalności Aeroklubów LL w walce ze szkodnikami leśnymi i polnymi oraz opowiadania o wyczynach szybowników).

R.W.

Nowy numer „TECHNIKI LOTNICZEJ"

Ukazał się 5 numer dwumiesięcznika Związku Polskich Inżynierów i Techników Lotniczych — „Technika lotnicza".

Na treść zeszytu składają się m. in. następujące artykuły: „Zagadnienia produkcyjne montażu samolotów" — mgr inż. Zbigniewa Osińskiego, „Rozwój przepisów budowy samolotów" — prof. inż. Fr. Janika, „Rysunek ofertowy" —mgr inż. Stanisława Madeyskiego i inne. Cena numeru — 9 złotych.

KUPON KONKURSU-PLEBISCYTU tygodnika „SKRZYDŁA I MOTOR"

Głosuję za następującym uszeregowaniem dziesięciu najlepszych szybowników wyczynowych okresu od 1950 do 1952 r.:

1. . . . .
2. . . . .
3. . . . .
4. . . . .
5. . . . .
6. . . . .
7. . . . .
8. . . . .
9. . . . .
10. . . . .

Imię i nazwisko głosującego: . . . .

Wiek . . . . .Zawód . . . . .

. . . .

Dokładny adres: . . . .

. . . .

. . . .

KILKA SŁÓW O PRACY MODELARNI Nr 373

Przy stole podstawowej nr 5 w Katowicach — Brynowie istnieje modelarnia lotnicza. Członkowie modelarni mają do dyspozycji dwa piękne pokoje wyposażone w stoły i narzędzia, służące do przeprowadzenia zajęć praktycznych. Kierownikiem modelarni jest znany modelarz katowicki Andrzej Kapitan. Zajęcia odbywają się 2 razy w tygodniu. Modelarnia posiada 32 członków w wieku od 7 do 19 lat, w tym 4 dziewczęta, które w pracy modelarskiej prześcigają nawet chłopców.

Szkolenie w modelarni jest prowadzone systematycznie. Trzeba dodać, że modelarnia nr 373 prowadzi tabelę wewnętrznych rekordów. Rekord modelarni w kategorii modeli szkolnych należy do kol. Grudzińskiego, a w modelach wyczynowych do kol. Budrzyńskiego. Mimo dość poważnych osiągnięć, członkowie modelarni mają również swoje bolączki. Mianowicie, skarżą się na brak listewek do budowy modeli.

Będąc w kilku modelarniach katowickich zauważyłem, że modelarze starsi podczas zajęć palą papierosy. Jest to niedopuszczalne ze względu na możliwość wybuchu pożaru. Moim zdaniem kierownicy modelarni i referent modelarski z OZLL powinni zwracać na to choć trochę uwagi.

Aleksander Koniakowski
Katowice

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 63146; 73601; 57865. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ.

Opracowanie graficzne JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,40; kwartalnie — zł 7,20; półrocznie — zł 14,40; rocznie — zł 28,80. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 5218. 3-B.28281.

ODRZUTOWCEM DOOKOŁA ŚWIATA





W dniu 24 sierpnia br. w ósmą rocznicę powstania słowackiego, w Silaci odbyły się zawody spadochronowe trójosobowych zespołów mężczyzn i kobiet. Oprócz skoków spadochronowych zawodnicy uczestniczyli w biegach na 1 500 i 800 m i w strzelaniu. W zawodach brało udział 84 zawodniczek i zawodników. Na zdjęciu jedna z zawodniczek. (E)

Foto: „Kridla Vlasti" (2)

ŁAPANKA NA KONSTRUKTORÓW



W zachodnio-niemieckich gabinetach rządowych i w luksusowych hotelach na zachodzie Europy odbywają się ostatnio łapanki na... hitlerowskich konstruktorów lotniczych.

Oczywiście wyglądają one zgoła inaczej niż niegdyś w krajach okupowanych przez faszystów.

Zamiast gestapowców, użyto do „łapanek" wytwornych dyrektorów francuskich fabryk, którzy „zsyłają" swe ofiary na „roboty" w zakładach lotniczych w Afryce Północnej. Cały problem dla „ofiar", to — kto da więcej — względnie — komu lepiej da się sprzedać kunszt ludobójczy, który tak dobrze służył niegdyś Hitlerowi.

Żeby nie być gołosłownymi, przeczytajmy cytat z zachodnio-niemieckiej gazety, wychodzącej pod nazwą „Handelsblatt".

Gazeta ta, powołując się na oficjalne informacje z Casablanki pisze, że „w Marokku planuje się budowę francusko-niemieckiego przemysłu lotniczego, w ramach tzw. planu Montela. W tym celu podpisano już kontrakty z technikami i konstruktorami, którzy pracowali w przemyśle zbrojeniowym Trzeciej Rzeszy. Ilość zawartych kontraktów sięga tysiąca (podkr. nasze — kl)".

Jednym słowem łapanka się udała! Nie uda się tylko amerykańsko-hitlerowsko-francuskiej spółce kapitalistów wypróbować budowanych samolotów na żadnym froncie świata. Chyba, że w razie wzajemnych bójek i waśni. (kl)

W dniach od 20 lipca do 2 sierpnia odbyły się na lotnisku w Medlankach regionalne zawody szybowcowe okręgu Brno. W zawodach wzięło udział 13 szybowników z Brna i okolic. Zwyciężył młody pilot brneński Vladimir Zejda (na zdjęciu wyżej w kabinie szybowca). Konkurencje zawodów obejmowały: przewyższenie, przelot docelowy 154 km, przelot szybkościowy po trójkącie 100 km, przelot docelowo-powrotny i przelot otwarty. Zawodnicy w trudnych warunkach wykazali doskonałe opanowanie pilotażu wykonując w większości wszystkie konkurencje. (JZ)



Samolot transportowy radzieckiego „Aerofłotu" w jednym z portów lotniczych Ludowej Bułgarii. Na zdjęciu — wyładunek poczty.

Foto: „La Bulgarie"

UWAGA!

W dniu 30 listopada minął termin nadsyłania odpowiedzi na konkurs „Czy znasz lotnictwo radzieckie" ogłoszony w n-rze 44 SiM-u.

Zawiadamiamy, że odpowiedzi przesłane po wyżej wymienionym terminie nie zostaną uwzględnione. Poniżej podajemy prawidłowe rozwiązanie konkursu, a w następnym numerze opublikujemy pełną listę nagrodzonych.

Oto rozwiązanie:

Rysunek nr 12 odnosi się do cyfry 9, bowiem przedstawia on samolot typu Jak-9. Rysunek nr 5 odnosi się do cyfry 12 — widać bowiem samolot Il-12. Rysunek nr 10 odnosi się do cyfry 63 dlatego, że przedstawiono na nim symbolicznie zwycięstwa powietrzne Iwana Kożeduba, trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego. (Kożedub miał, ściśle biorąc, 62 zestrzały, co trafnie podkreślili niektórzy czytelnicy). Rysunek nr 7 odnosi się do cyfry 125, gdyż silnik M-11 ma moc 125 KM. Rysunek nr 3 odnosi się do cyfry 167, gdyż słynny skoczek Wasyl Romaniuk wykonał skok z opóźnieniem 167 sek. Rysunek nr 11 odnosi się do cyfry 1 754, która jest datą wzlotu pierwszego śmigłowca Łomonosowa. Rysunek nr 2 odnosi się do cyfry 1 882, to jest daty wzlotu samolotu A. F. Możajskiego. Rysunek nr 6 odnosi się do cyfry 1 913 — daty wykonania pierwszej pętli przez kpt. Niestierowa. Rysunek nr 8 odnosi się do cyfry 1 941 — roku, w którym zginął bohatersko M. Gastello. Rysunek nr 9 odnosi się do cyfry 8 504, to jest odległość przelotu Czkałowa, Bieliakowa i Bajdukowa Moskwa — Pietropawłowsk. Rysunek nr 4 odnosi się do cyfry 22 000 — wysokość tę osiągnął balon stratosferyczny „Ossoawiachim". Rysunek nr 1 odnosi się do cyfry 220 000 — długość radzieckich linii lotniczych (w kilometrach).

A więc już w następnym numerze poznamy zwycięzców konkursu!